

Informe al Congreso de la República

Sector Transporte

2018-2019

Ministerio de Transporte

Ángela María Orozco
Ministra de Transporte

Manuel Felipe Gutiérrez Torres
Viceministro de Infraestructura

Juan Camilo Ostos Romero
Viceministro de Transporte

Gloria Elvira Ortiz Caicedo
Secretaría General

Adriana Elizabeth Ramírez Guarín
Directora de Transporte y Tránsito

Olga Lucía Ramírez Duarte
Director de Infraestructura

Juddy Alexandra Amado Sierra
Jefe Oficina Asesora de Planeación (E)

Juan Felipe Sanabria Saetta
Jefe Oficina de Regulación Económica

Sol Angel Cala Acosta
Jefe Oficina Asesora Jurídica

Luz Stella de la Concepción Conde Romero
Jefe Oficina de Control Interno

Entidades adscritas

Instituto Nacional de Vías – INVIAS
Juan Esteban Gil Chavarría
Director General

**Unidad Especial Administrativa
Aeronáutica Civil – AEROCIVIL**
Juan Carlos Salazar Gómez
Director General

Agencia Nacional de Infraestructura – ANI
Louis Francois Kleyn López
Presidente

**Agencia Nacional de Seguridad Vial –
ANSV**
Luis Felipe Lota
Director

**Superintendencia de Transporte –
SUPERTRANSPORTE**
Carmen Ligia Valderrama Rojas
Superintendente

Otras entidades relacionadas con el sector

**Corporación Autónoma Regional del Río Grande
de la Magdalena – CORMAGDALENA**
Pedro Pablo Jurado Durán
Director ejecutivo

Versión 1.0: Julio de 2019

Contenido

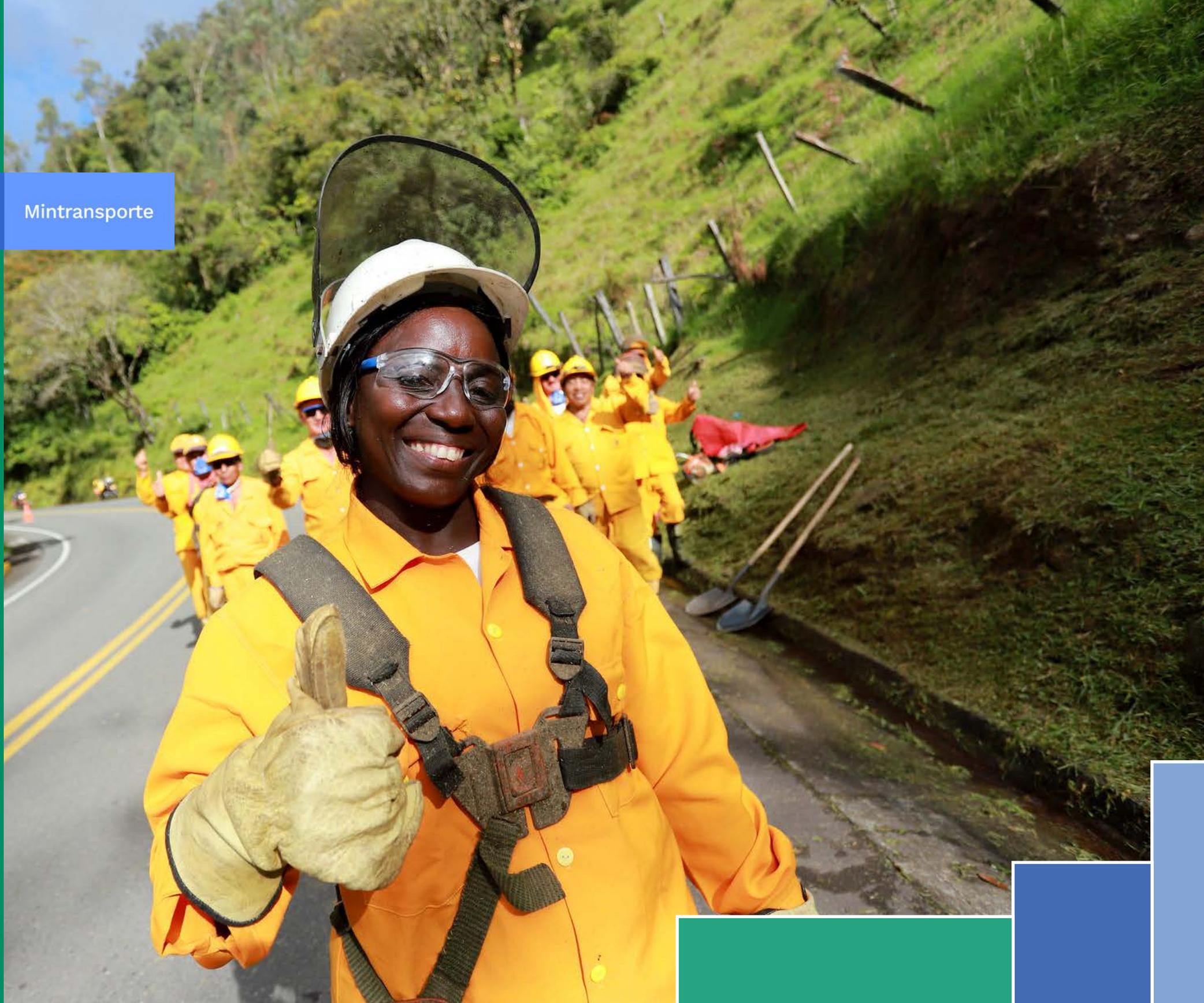
Contenido	3
I. Introducción	6
II. Transporte y logística para la competitividad y la integración regional	7
1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial	8
Objetivo 1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial	10
Objetivo 2. Gestión de la seguridad y protección en la operación del transporte	12
Objetivo 3: sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para gestión del transporte y del tránsito.	19
2. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.	21
Objetivo 1: movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas	23
Objetivo 2: sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad	26
Objetivo 3: financiamiento para la movilidad eficiente	42
Objetivo 4: conectividad urbano-regional	44

3.	Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.	46
	Objetivo 1: desarrollo y promoción del plan maestro de transporte hacia una intermodalidad eficiente	48
	Objetivo 2: reactivación del transporte ferroviario como motor de desarrollo de las regiones.	49
	Objetivo 3: Aprovechamiento de la red fluvial para el posicionamiento del modo	51
	Objetivo 4: política portuaria: accesos marítimos y modos portuarios seguros y adaptados a los retos de comercio exterior.	56
	Objetivo 5: transporte aéreo, infraestructura y servicios.	58
	Objetivo 6: transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad.	67
4.	Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.	94
	Objetivo 1: fuentes de pago alternativas	96
5.	Principales logros Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022	100



La movilidad
es de todos

Mintransporte



I. Introducción

El transporte es un **sector estratégico para el desarrollo económico de un país**, a través del adecuado desarrollo de sus diferentes modos es posible garantizar una efectiva circulación de las mercancías, incrementando así la competitividad. Así mismo, **resulta fundamental para el desarrollo social** ya que el contar con una movilidad en condiciones que satisfagan las necesidades de los ciudadanos, resulta esencial para la generación de bienestar, calidad de vida y equidad.

No obstante, en Colombia este sector cuenta con altísimos niveles de informalidad, ilegalidad y evasión, con una creciente debilidad técnica, una dispersión absoluta de los sistemas de información y un exceso de trámites que ha abierto las puertas, junto a otros factores, a la corrupción. En materia de infraestructura, según el Índice Global de Competitividad, Colombia ocupa el lugar 83 entre 140 países y el 97 al evaluar la conectividad de

las carreteras (Foro Económico Mundial, 2018) evidenciando el rezago existente, que si bien reconoce los avances que se han dado durante los últimos años también indica con claridad, que **aún quedan muchas oportunidades por aprovechar y muchos retos por lograr.**

En ese contexto, desde agosto de 2018 bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte se emprendieron acciones específicas para restaurar la confianza de los distintos actores y así poder aunar esfuerzos, para reactivar las iniciativas que se encontraban paralizadas (proyectos 4G), para combatir la corrupción, para renovar el aparato institucional que regula y controla el sector, para contrarrestar la ilegalidad y la siniestralidad vial y para obtener la asignación de los recursos presupuestales que requiere el sector, aspecto que resulta crítico para el logro de los objetivos trazados.

En el mismo sentido, de los 25 pactos es-

tablecidos en el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, el Ministerio de Transporte es conductor del **Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional**, a través del cual se busca potenciar la red fluvial y férrea, mejorar la eficiencia del transporte urbano, carretero, aéreo y marítimo para reducir los costos y tiempos logísticos y de transporte; así como, modernizar las entidades públicas del sector transporte, incentivar mecanismos alternativos de financiación para el transporte y la infraestructura, promover el desarrollo de infraestructura logística especializada, concluir los proyectos de cuarta generación y lograr una movilidad urbano-regional segura y acorde con las necesidades de los territorios¹.

En el presente documento se exponen las principales problemáticas del sector, los objetivos a través de los cuales se abordarán y los principales logros alcanzados para el periodo **julio 2018 a junio 2019.**

1. Plan Nacional de Desarrollo, 2018-2022, Pacto por Colombia, Pacto por la equidad.



II. Transporte y logística para la competitividad y la integración regional

1. Gobernanza, institucionalidad moderna para el transporte y la logística, y Seguridad Vial



➤ Situación encontrada²

Las entidades que conforman el sector transporte y otras que participan en procesos asociados con este presentan duplicidad de funciones, bajos niveles de especialización y falta de claridad en la delimitación de roles y responsabilidades a su cargo. Esto se traduce en procesos ineficientes y fragmentados en la formulación de política, y en la planeación, financiación, provisión, operación, regulación y supervisión de infraestructura y servicios de transporte (DNP, 2015). Lo anterior, entre otros aspectos, limita la capacidad del gobierno para la formulación de políticas de largo plazo que permitan el desarrollo equilibrado e integrado de todos los modos de transporte.

Así mismo, las funciones de planeación y regulación se desarrollan aún de manera dispersa entre entidades del sector. Esto

limita la capacidad del gobierno para responder a las necesidades de infraestructura y prestación efectiva de servicios de logística y transporte.

De otra parte, existe limitada competencia en los procesos de contratación territorial, en especial en materia de infraestructura de transporte, debido a que si bien se expidió la Ley 1882 de 2018 *“Por la cual se adicionan, modifican y dictan disposiciones orientadas a fortalecer la contratación pública en Colombia, la Ley de Infraestructura y se dictan otras disposiciones”*, ésta no se reglamentó.

Frente al capital humano del sector, por cada trabajador estadounidense se necesitan ocho trabajadores colombianos en las actividades de transporte, alma-

2. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”

cenamiento y comunicaciones para producir el mismo valor agregado (Consejo Privado de Competitividad, 2017)³ debido a las brechas de pertinencia, cantidad y calidad en la formación.

En particular, no se cuenta con la capacidad institucional suficiente para supervisar y controlar a todos los prestadores de servicio público de transporte, servicios conexos y organismos de apoyo.

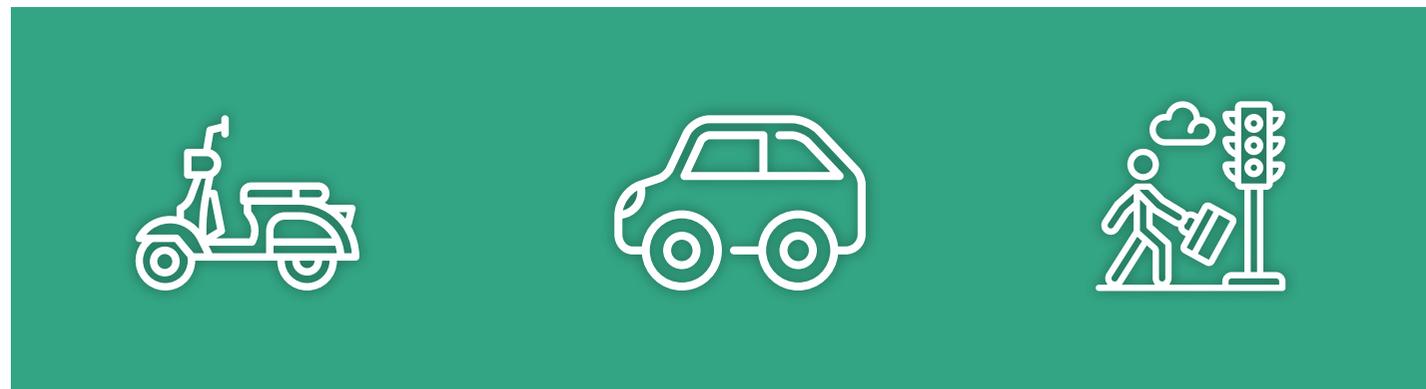
Específicamente en materia de transporte seguro, se encontró que la mortalidad asociada con siniestros viales aumentó en un 16 % entre 2009 y 2017.

◇ Grafica – Fallecidos por Siniestros Viales



Fuente: Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022. (pág. 579)

3. Se mide la cantidad de producto por trabajador en un periodo determinado, que captura la influencia conjunta de cambios en el capital, insumos intermedios, progreso técnico y organizacional; así como por cambios de eficiencia en las firmas y entre firmas, economías de escala y diversos grados de utilización de la capacidad (CPC, UNIANDES, 2016). La productividad laboral





Objetivo 1. Fortalecimiento institucional, gobernanza y articulación intersectorial

Este objetivo consiste en modernizar, simplificar y hacer más eficiente el marco institucional del sector transporte y logística para alcanzar mayores niveles de eficacia, especialización y articulación entre las entidades nacionales y territoriales.

➤ Logros destacados

La Superintendencia de Transporte reformó su estructura organizacional después de 18 años de operación y a costo cero, con el objetivo de ampliar su cobertura a todo el territorio nacional y equilibrar su capacidad técnica frente a todos los modos de transporte y logística. Es así, como a través de la expedición de los Decretos 2409 y 2410 de diciembre de 2018 la Superintendencia ejerce no solo el control de legalidad, al asegurar la observancia de la legislación en vigor, sino que además ejerce un control de oportunidad, mediante la consolidación del desarrollo de las actividades protegidas mediante la

supervisión inteligente del sector basada en la prevención, fortaleciendo de esta manera la confianza de los ciudadanos en el gobierno.

A través de esta reforma se creó la Delegatura para la protección del usuario del sector transporte, con el fin de velar por los derechos de los usuarios de una manera más efectiva.

En el mismo sentido en noviembre de 2018 se celebró un convenio con la Red Nacional de Protección al Consumidor, acción que hoy permite hacer presencia en las casas del consumidor de Popayán, Cartagena, Montería, Neiva, Pasto, Armenia, Pereira y Cali, haciendo presencia en las regiones del país fortaleciendo la protección a los usuarios a nivel nacional.

Durante el segundo semestre de 2018 la Superintendencia trabajó para revisar de manera exhaustiva las actuaciones sancionatorias adelantadas contra los vigilados, encontrando que una serie de normas que habían sido declaradas nulas desde 2016 seguían siendo utilizadas por la entidad como norma sancionatoria para miles de casos en la Superintendencia de Transporte. En consecuencia, se solicitó concepto al Consejo de Estado respecto

a la aplicación de sanciones al amparo de normas anuladas, decisión que se tomó con el objetivo principal de proteger a los vigilados y actuar con total contundencia frente a hechos irregulares que afecten el emprendimiento y la legalidad.

Como resultado de lo anterior, en un fallo histórico el Consejo de Estado restableció la legalidad ordenando revisar aproximadamente 60.000 expedientes, que representan más de \$171.000 millones en multas impuestas a transportadores de carga y de pasajeros, incluidos los escolares, intermunicipales y mixto de todo el país.

Como acción complementaria, se creó una biblioteca virtual en la página web de la Superintendencia, con el fin de que facilitar el acceso de los usuarios a la normatividad vigente del sector y a las decisiones de la Superintendencia; actualmente hay aproximadamente 4.900 documentos cargados.

Finalmente, a partir de un trabajo conjunto entre el Ministerio y la Superintendencia se logró cambiar la metodología de producción de concepto de la Superintendencia, acción que permitió evacuar los conceptos que se tenían represados

sin trámite alguno y hoy permite dar respuesta en máximo 10 días hábiles a este tipo de solicitudes.

➤ Gestión relevante

- Se instalaron veedurías ciudadanas en Villavicencio, Bucaramanga, Barranquilla, Cartagena, Ibagué, Neiva, Medellín, Cali y Bogotá, lideradas por las cámaras de comercio y las universidades regionales, a las que se les entregó el “Gestor de Proyectos de Infraestructura” (GPI), que es un sistema de información en tiempo real que da acceso a la información técnica, jurídica y económica de cada uno de los proyectos, inclusive da acceso a los informes de interventoría de cada proyecto, de manera que se permita a la ciudadanía hacer control y vigilancia de las grandes obras de infraestructura vial y dar seguimiento a los principales proyectos del país.
- En diciembre de 2018, se lideró desde el Ministerio de Transporte, la rendición de cuentas sectorial como mecanismo de transparencia y diálogo con los

grupos de interés expresando una visión integrada del sector transporte. En esta audiencia pública se contó con la participación de grupos vecinales/veredales, empresas del sector, agremiaciones, entidades públicas, entes de control, sindicatos, organizaciones sociales, organizaciones sin ánimo de lucro y personas naturales.

- Se expidió el Decreto 342 de 2019 “Por el cual se adiciona la Sección 6 de la Subsección 1 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1082 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Planeación Nacional”, Decreto a través del cual se adoptaron documentos tipo para licitaciones de obra pública de infraestructura de transporte dando claridad sobre cómo se deben presentar las propuestas dentro de los procesos contractuales y que éstas sean comparables. Esta medida promueve la transparencia en la contratación en todo el territorio nacional y beneficia a las pequeñas y medianas empresas de ingeniería, respondiendo a las necesidades de las regiones en esta materia.



Objetivo 2. Gestión de la seguridad y protección en la operación del transporte

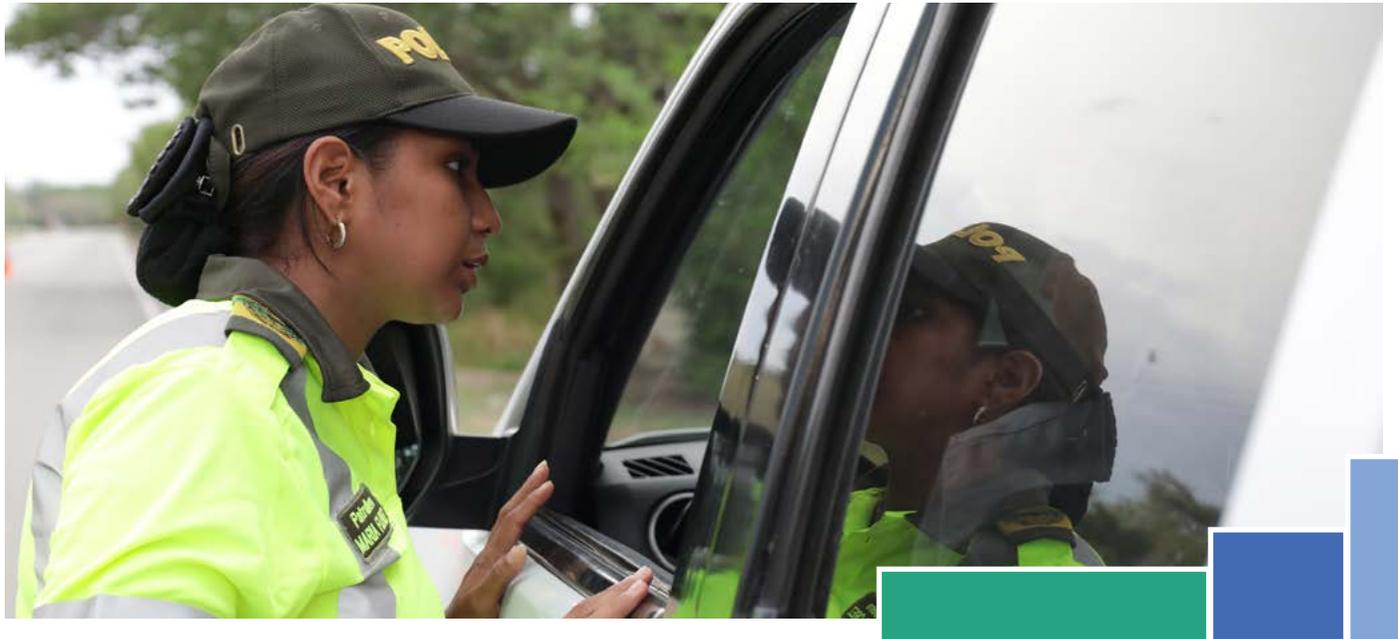
Se busca mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos, y construir una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

➤ Logros destacados

El Gobierno Nacional ha priorizado en materia de seguridad vial, la reducción de los siniestros viales, en atención a las metas previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV, 2015), especialmente en torno a reducir la mortalidad de los peatones en un 18% y de los motociclistas en un 27% para el 2021, considerando que esta tasa (con excepción de 2017) viene en aumento desde 2010.

Dentro de las estrategias que se están impulsando para disminuir los siniestros se encuentra el lanzamiento del Cuerpo Especial Contra la Ilegalidad y la Sinies-tralidad Vial, el cual tiene una jurisdicción nacional y trabajará en estrecha coordinación con las autoridades locales de cada territorio para garantizar que los resultados sean sostenibles y replicables. A través de este Cuerpo el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Tránsito trabajarán de manera coordinada para asegurar las vías evitando accidentes de tránsito y que la ilegalidad siga cobrando vidas.

La recopilación de cifras para generar indicadores sobre siniestralidad vial se realiza a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, lo que permite contar con información rápida, segura y confiable sobre los accidentes que afectan el país. Este observatorio genera boletines estadísticos mensuales a nivel nacional, departamental y de capitales. Solo entre enero y junio de 2019 los siniestros viales dejaron 3.024 personas fallecidas y 15.382 lesionadas.



➤ Gestión relevante

- Se emitió la Resolución No. 1080 del 19 de marzo de 2019: *“Por la cual se expidió Reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos y similares”* considerando que, según la Organización Mundial de la Salud, para los conductores de los vehículos contemplados en la Resolución, usar un casco de calidad, puede reducir el riesgo de muerte por trauma craneoencefálico hasta en 40%.

A partir de la expedición de la Resolución, se emprendieron actividades para

sensibilizar a los motociclistas sobre las características que deben tener los cascos para lograr salvar vidas. En este sentido, se participó en la Feria de las 2 Ruedas – F2R – en Medellín, el evento más importante para la industria de la motocicleta en Colombia, en la cual se realizaron actividades académicas en torno a la importancia de la nueva norma de cascos en Colombia, una de las cuales fue la Resolución 1080 de 2019 y se contó con un stand, dividido en tres secciones; el stand recibió la visita de 3.000 personas.

De otra parte, el jueves nueve (9) de mayo del año en curso, se realizó un

gran despliegue en los distintos medios de comunicación con la presencia del Viceministro de Transporte sensibilizando a motociclistas en los aspectos que trata la Resolución en mención.

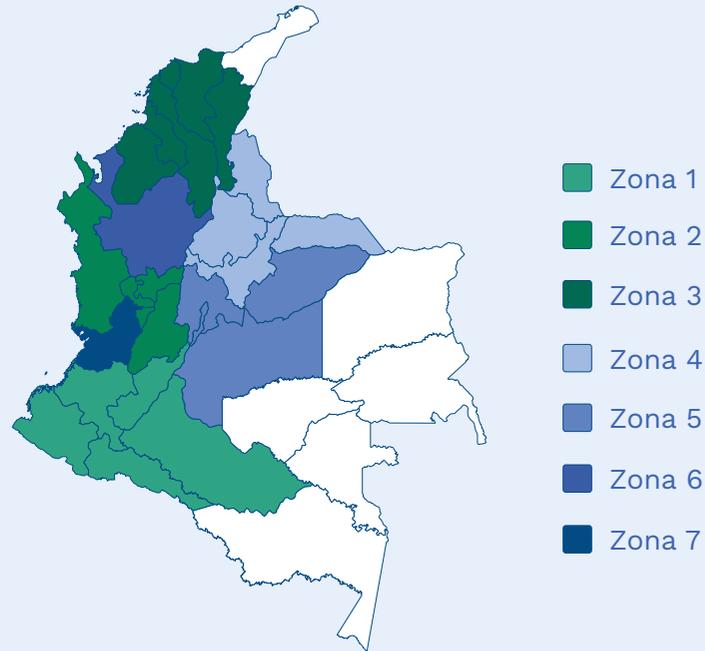
- Se emitió la Resolución No. 1572 del 3 de mayo de 2019 por medio de la cual el Ministerio de Transporte reglamentó el uso y la instalación de cintas retrorreflectivas en los vehículos que circulan por las vías del territorio nacional, con el objetivo de aumentar la visibilidad y disminuir la probabilidad de siniestros viales. La Resolución contempla que por medio de la revisión técnico mecánica se verificará que los vehículos automotores tengan instaladas las cintas retrorreflectivas de acuerdo con las especificaciones técnicas; la no instalación entre otros, se considerará como defecto tipo A y será causal de rechazo en el resultado de la revisión. Se desarrolló un video para promover la utilización de estas cintas en vehículos de carga y pasajeros.
- La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV - adelantó el programa denominado *“Pequeñas Grandes Obras”*. Este programa permitió desde un ejercicio de análisis del contexto, realizar intervenciones rápidas orientadas a la prevención, la mitigación de la siniestralidad vial y a la reducción de víctimas por siniestros en el tránsito, con

El programa de **Pequeñas Grandes Obras** se desarrolla principalmente a través de la implementación de las siguientes medidas:

- Medida 1.** Intervenciones rápidas de señalización vial.
- Medida 2.** Construcción de medidas de tráfico calmado y urbanismo táctico.
- Medida 3.** Suministro e instalación de sistemas de contención vial.
- Medida 4.** Actividades de persuasión y socialización a los actores viales sobre los proyectos de intervención.

El programa realizó intervenciones en 278 puntos (aproximadamente) de alta siniestralidad en 104 municipios del país, que incluyeron 100 zonas escolares en beneficio de 140.000 estudiantes.

Las principales actividades incluyeron intervenciones de bajo costo y alto impacto para la seguridad de los usuarios en las siguientes zonas del país:

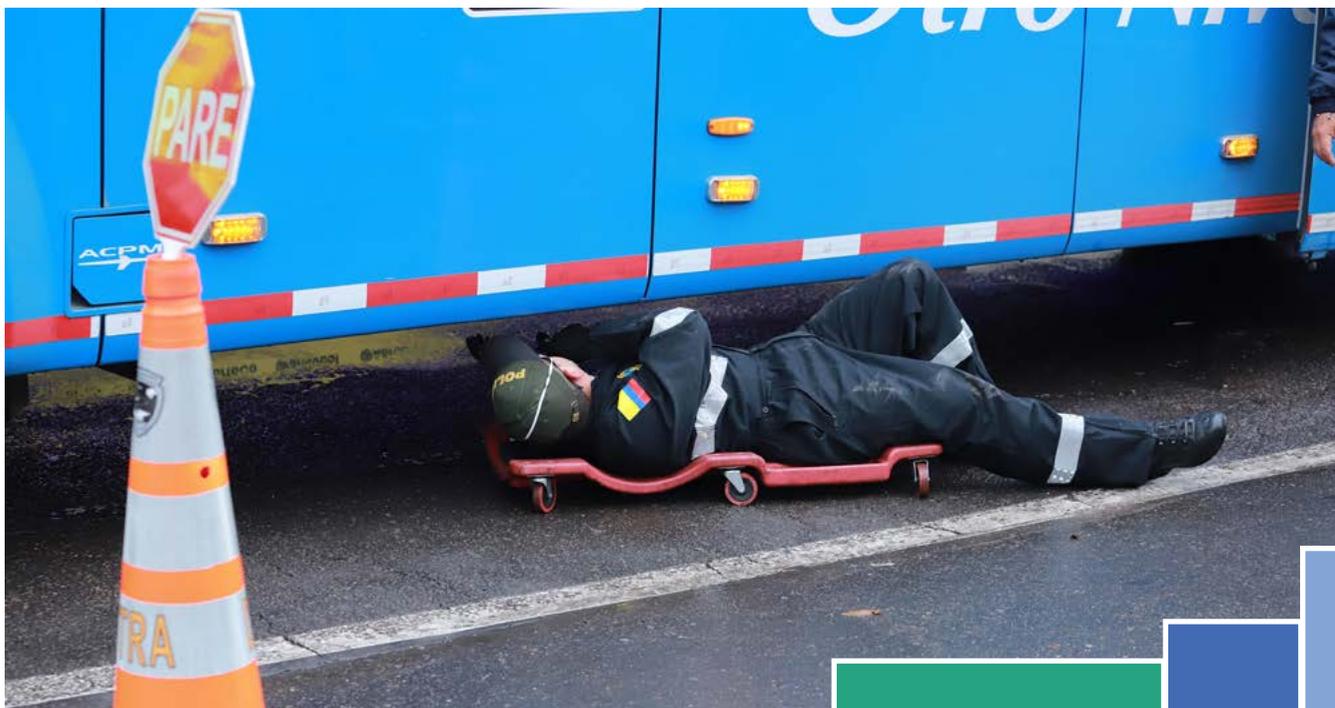


INVERSIÓN

Se materializó una inversión de **\$35 mil millones** mejorando tramos o intersecciones viales que presentaban un **riesgo potencial** de siniestralidad vial y/o una alta concentración de incidentes.

la participación de todos los actores y agentes responsables en los contextos urbanos y rurales del territorio nacional (municipios e INVÍAS).

- La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizó un replanteamiento de la metodología que se usa para llegar a los territorios y establecer mecanismos de apoyo que incluyan las lecciones aprendidas de las herramientas que han sido empleadas; en tal sentido se suscribieron 71 Convenios Interadministrativos con entidades territoriales, instancias que se constituyen en escenarios de concertación y sinergia para el desarrollo de estrategias locales de seguridad vial; de esta manera se desarrolla lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, pacto por la equidad” en términos de hacer partícipes a las regiones en la Política de Seguridad Vial.
- Se crearon Consejos Territoriales de Seguridad Vial en los departamentos de Cesar, Huila, Sucre, Vichada, Antioquia y Tolima, siendo estas instancias de coordinación interinstitucional que facilitan a los departamentos gestionar las políticas públicas de seguridad vial en sus jurisdicciones. Así mismo, se convierten en el principal escenario de articulación de los entes departamentales y municipales con las autoridades nacionales para el planteamiento de estrategias que permitan reducir los índices de morbimortalidad que afectan los centros urbanos y la red vial nacional.
- Se suscribió un Acuerdo de Cooperación Internacional con la Dirección General de Tráfico de España, el cual posibilita el intercambio de buenas prácticas para reducir la siniestralidad vial en Colombia. Los componentes del acuerdo son pedagógicos, operativos y de control.
- Desde la ANSV se generaron 4 documentos para las ciudades de Palmira, Bucaramanga, Villavicencio y el municipio de Chía, respectivamente, con orientaciones para que éstos puedan articular en su plan local de seguridad vial, una estrategia para la seguridad vial de los motociclistas.
- Los días 23 y 24 de octubre de 2018 en la ciudad de Cartagena, se llevó desde la ANSV el mensaje de priorización que tendrá el actor motociclista en las diferentes acciones que adelantará el Ministerio de Transporte a través de la Agencia, sin olvidar la gran responsabilidad que ellos tienen en la seguridad vial frente a otros actores viales vulnerables como los peatones, Se generaron compromisos con los asis-



tentes para participar activamente en el objetivo común de salvar vidas de motociclistas, reconociendo la importante labor de las agremiaciones y de los ciudadanos en la consecución del cumplimiento de los objetivos trazados en esta materia.

- Durante el último trimestre de 2018 la Agencia Nacional de Seguridad Vial implementó una línea de comunicación para todos los escenarios de visibilización, orientada a darle magnitud e impacto al problema de los siniestros viales. A través de redes sociales, Waze, anuncios de periódico y cuñas radiales

se divulgaron las cifras de siniestralidad correspondientes a la misma fecha el año anterior, logrando con ello llamar la atención de la ciudadanía sobre esta problemática y dar un primer paso hacia el cambio de comportamientos viales.

→ Puntos Seguros de Inspección

Durante el año 2018, se realizó una evaluación a los vehículos de carga y de pasajeros, la cual consta de una inspección

de los principales sistemas de seguridad activa: sistema óptico (luces y espejos), frenos, llantas, suspensión, estado de la quinta rueda en tractocamiones y estado de los elementos de seguridad pasiva: cinturones de seguridad, apoya cabeza, elementos sueltos presentes en las cabinas. Durante la ejecución de este proyecto se realizaron en vía 30.016 evaluaciones preventivas a vehículos, en 19 departamentos, durante los meses de marzo a diciembre de 2018.

Los puntos seguros de bienestar son una acción de control preventivo que se realiza para los conductores de vehículos de transporte carga, principalmente, su objetivo es sensibilizar sobre condiciones psicósomáticas, somáticas y de percepción que pueden predisponer a la persona e incrementar su vulnerabilidad en una situación del tráfico.

Desde el mes de junio y hasta el mes de agosto 2019, se tendrán dispuestos tres (3) puntos seguros de inspección y dos (2) de bienestar a conductores en los siguientes puntos:

- Ruta transversal 40, tramo 06 entre Bogotá y Villavicencio
- Ruta 62 Tramo 11 entre Sogamoso y Aguazul
- Puente helicoidal en la Ruta 40, Tramo 03, el cual es el final del tramo norte – sur de “la Línea”, al cual se llega luego de 21 Km de bajada.



→ “Si vas a celebrar, mejor guarda la moto”

Fase 1 y Fase 2 - Campaña BTL alcohol y conductores de carga y pasajeros, actualmente se encuentra en operación la campaña BTL para la prevención de la conducción en estado de embriaguez. La campaña estuvo compuesta acciones ATL, como comerciales, cuñas con acentos diferenciados por cuatro regiones del país, una parrilla de redes sociales para Instagram, YouTube, Facebook y activaciones

BTL en bares, espacios públicos y lugares de consumo de alcohol en Bogotá, Medellín y Cali. La campaña logró impactar a más de 15 millones de personas.

Durante la segunda fase de la campaña desde el 2 de marzo al 01 de junio de 2019, se logró impactar a 67.011 personas en 3.098 establecimientos visitados en las ciudades de Bogotá, Barranquilla, Cali, Cartagena, Cúcuta, Medellín, Palmira, Pereira, Santa Marta y Villavicencio.

→ “Campaña sobre velocidad durante Semana Santa”

Campaña BTL que se inició el 13 de abril y finalizó el 21 de abril, en seis puntos de alta siniestralidad en vías nacionales para la época de vacaciones de semana santa en los siguientes puntos: Terminal del salitre en Bogotá, Vía Cali-Buga, Vía Medellín-Bogotá, Vía Armenia- Pereira, Vía Bucaramanga - Pescadero, Vía Ibagué - Armenia. Se logró impactar a un total de 18.947 viajeros en los corredores viales relacionados.

→ Plan de seguridad para motociclistas

Teniendo en cuenta que cerca del 50% de víctimas en las vías de Colombia son

usuarios de la motocicleta, y considerando la alta vulnerabilidad que tienen estos usuarios en las vías al conducir vehículos sin carrocería y que pueden alcanzar altas velocidades, desde la ANSV se ha establecido como una de las prioridades la implementación de acciones para proteger la vida de este actor vial, enfocadas no solo a los motociclistas, sino a todos los actores viales que comparten la vía con ellos.

Por lo anterior, la ANSV cuenta con una versión preliminar del Plan Nacional de Seguridad Vial del Motociclista 2019 – 2030, donde se definen líneas problemáticas, objetivos y unas acciones para ser socializadas a nivel intersectorial y a nivel territorial.

→ Plan de seguridad para niños y adolescentes

El plan de seguridad para niños y adolescentes es un instrumento de planeación en el que se formulan estrategias, programas, proyectos e iniciativas para tener una movilidad infantil segura, adecuada, responsable, equitativa y coordinada institucionalmente, con el fin reducir tanto fatalidades como lesiones graves en niños, niñas y adolescentes.

Para validar las acciones planteadas en el plan se están realizando 5 talleres con po-



blación infantil y de adolescentes y padres en 5 ciudades: Bogotá, Barranquilla, Bucaramanga, Cali y Medellín. Los resultados de este ejercicio se tendrán a finales de agosto.

De manera complementaria:

- A través de las acciones adelantadas por parte de la Superintendencia de Transporte para temporada de Semana Santa se logró tener información en tiempo real sobre pasajeros, despachos, convenios y alcoholimetrías de 49 terminales habilitadas, a través del aplicativo tecnológico denominado **fuentes externas**. Este aplicativo permitió que se pudieran emitir boletines

en tiempo real y a su vez identificaran las terminales con más movimiento de pasajeros, despachos y pruebas de alcoholimetría positivas, permitiendo la toma de medidas preventivas, tales como la realización de un mayor número de operativos, incrementar las sensibilizaciones para los usuarios y generar mayores controles al momento del despacho de los vehículos, así como hacer presencia en las terminales de transporte que mayor afluencia de pasajeros reportaron, hasta descongestionar la terminal.

- Entre octubre de 2018 a abril de 2019 desde la Superintendencia de Transporte

se realizaron los siguientes operativos:

- 310 operativos de control al transporte escolar, en donde se han inspeccionado alrededor de 8.355 vehículos, verificando la norma y la documentación requerida que sustenta la operación para este tipo de transporte.
- 883 operativos de control al transporte informal, en donde se han inspeccionado alrededor de 42.093 vehículos, y en caso de encontrar alguna anomalía en la prestación del servicio de transporte, se verifica la norma y la documentación requerida que sustente la operación.
- 223 operativos de control en peajes, en donde se han inspeccionado alrededor de 13.082 vehículos.
- Operativos en 29 terminales de transporte terrestre automotor, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones legales, técnicas, mecánicas y operativas de cada uno de los vehículos en las plataformas de abordaje.

Retos

- Para el año 2022 reducir en 1.398 el número de personas fallecidas por siniestros viales, pasando de 6.718 en 2017 a 5.320 al finalizar el cuatrienio.
- Disminuir el número de personas lesionadas con incapacidades permanentes por siniestros de 15.173 en 2017 a 12.058 en 2022.



Objetivo 3: sistemas inteligentes, análisis y gobernanza de la información para la gestión del transporte y del tránsito

Este objetivo consiste en fortalecer los sistemas inteligentes de transporte (SIT), el análisis y gobernanza de la información, teniendo en cuenta las plataformas actuales y la interoperabilidad, los métodos alternativos de obtención y generación de información y la infraestructura tecnológica necesaria para la competitividad.

➤ Logros destacados

Fortalecimiento de la nueva versión del RUNT

Con el objetivo de garantizar la continuidad en la prestación del servicio a los ciudadanos y diferentes actores que usan el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, el 29 de abril de 2019, el Ministerio de Transporte prorrogó y modificó el Contrato de Concesión 033 de 2007 mediante Otrosí No. 9 por dos años y medio, es decir, hasta el 31 de octubre de 2021, mien-

tras se estructura el proceso para seleccionar a un nuevo operador, se surte el proceso licitatorio y se efectúa el proceso de empalme entre el actual operador y quien sería el nuevo concesionario.

En el marco de la prórroga, se lograrán inversiones directas por parte del concesionario del orden de \$ 19.400 millones aproximadamente, recursos que sumados a los disponibles en el fondo de reposición que prevé el contrato, serán utilizados por éste para la financiación de las inversiones necesarias para el cumplimiento de las siguientes actividades:

- Fortalecimiento de la mesa de ayuda
- Desarrollo del programa de calidad de datos
- Provisión de información
- Refactorización de los registros
- Grupo de apoyo para el Ministerio de Transporte
- Validación de identidad biométrica (huella, facial)
- Virtualización y racionalización de trámites
- Interoperabilidad con otros sistemas
- Nuevas funcionalidades
- Una capacitación presencial, y
- Nuevos canales dedicados.

Adicionalmente, se establecieron Acuerdos de Niveles de Servicio y Operación – ANS, entendidos como una serie de indicadores cuya medición periódica y permanente garantizará al Ministerio de Transporte la mejor calidad de servicio posible prestado por el Concesionario.

Igualmente, el Concesionario en el marco de la prórroga, efectuó renuncia unilateral a adelantar cualquier reclamación judicial o administrativa, por sí o por interpuesta persona, en contra del Ministerio de Transporte, renuncia unilateral que asciende a la suma de \$33.081 millones.

Por otra parte, el Ministerio de Transporte continúa estructurando el nuevo modelo de concesión del diseño, implementación y operación del nuevo RUNT, teniendo decantado un cronograma detallado, y continuando en la conformación de un equipo interdisciplinario de altos perfiles, con el fin de lograr la publicación de pre pliegos a finales del presente año.

➤ Gestión relevante

- Con el propósito de generar nuevos emprendimientos en infraestructura vial y estimular el uso de nuevas tecnologías, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS – realizó en noviembre de 2018 la primera rueda de innovación, que contó con más de 170 propuestas. La apuesta se centró en la sostenibilidad, nuevos materiales y proceso de diseños aplicados a la infraestructura de transporte a todo nivel, lo que incluye los modos carretero, férreo y fluvial.
- En abril de 2019 se llevó a cabo la 2ª. Rueda de la Innovación y Sostenibilidad de la Infraestructura Vial enfocada en sistemas ITS de movilidad, en la cual se presentaron diferentes actores del sector tecnológico y de telecomunicaciones, aportando ideas, antecedentes y soportes para adelantar desde el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS - el

nuevo proceso de contratación de monitoreo vial, para que sea integrado al seguimiento de los peajes a cargo de dicha entidad, el componente de gestión del riesgo y atención de emergencias y la seguridad vial, desde la óptica de sistemas inteligentes predictivos que permitan la toma de decisiones oportunas. De esta manera comienza la apuesta por nuevas tecnologías para el desarrollo del país.

- En la línea de la innovación y la transformación digital, en el marco del programa de Seguridad en Carreteras Nacionales se está estructurando un proceso licitatorio para triplicar el actual número de puntos de monitoreo, es decir, pasar de 122 a 450 puntos, lo cual permitirá una mayor capacidad predictiva sobre los incidentes de orden público.

2. Movilidad urbano-regional sostenible para la equidad, la competitividad y la calidad de vida.



➤ Situación encontrada⁴

Desde 2002, la Nación y los territorios han impulsado los sistemas de transporte masivo y estratégico en las ciudades, y han fortalecido la capacidad institucional de planear y gestionar el tráfico en las demás ciudades para incrementar su calidad de vida y productividad. La evaluación *expost* realizada por el DNP entre 2009 y 2012⁵ indica que la relación beneficio costo de los sistemas evaluados es positiva; sin embargo, la falta de cobertura, el aumen-

to en los tiempos de espera, la ilegalidad y la motorización han afectado negativamente la demanda de los sistemas, y aunque las estrategias de solución propuestas hasta el momento han generado beneficios, estos no han sido suficientes.

De otra parte, la ley 1753 de 2015 definió fuentes adicionales de financiación para sistemas de transporte⁶, que permitieron reconsiderar que la única fuente fuese la tarifa. No obstante, la dificultad en la implementación de estas fuentes, la insuficiencia del aporte de recursos directos

4. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad
5. Para los sistemas TransMilenio, Megabús, MIO, Metrolínea y Transmetro
6. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda, contribución por el servicio de garajes

o zonas de estacionamiento de uso público, cobros por congestión o contaminación, cofinanciación de proyectos de asociación público privada, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo y cobro o aportes por edificabilidad adicional

de las administraciones municipales y las bajas demandas reducen los ingresos para prestar un servicio de calidad, conducen a tarifas superiores a la capacidad de pago y a un alto nivel de endeudamiento de los operadores. Adicionalmente, los costos que sirven de base para la fijación las tarifas de transporte público⁷, desconocen los cambios tecnológicos que ha presentado el sector en los últimos 20 años.

Otro aspecto a considerar es el alto crecimiento de las poblaciones satélite de las aglomeraciones urbanas (20% anual), mayor al de sus poblaciones núcleo (1,2% anual), el cual ha generado desarticulación institucional entre municipios y escalas de gobierno con diferentes competencias frente al ordenamiento territorial y la financiación de proyectos de interés regional, que dificultan la ejecución de infraestructura adecuada acorde a las necesidades y la prestación de un buen servicios de transporte.

Lograr dinamizar la prestación de servicios de transporte público es una de las metas del Gobierno Nacional, de allí que se han iniciado estrategias y acciones tendientes a fortalecer la conectividad urba-

no-regional en el país. Lo anterior, aportará a solventar los importantes retos de movilidad y conectividad a los que se enfrenta el país, bajo la implementación de los sistemas de transporte público efectivos como un componente fundamental para la calidad de vida, la salud, el acceso a mercados laborales y servicios, y en la reducción del tiempo que los ciudadanos destinan en sus traslados.

El Gobierno nacional ha priorizado alternativas de transporte que minimizan la congestión, la contaminación y la siniestralidad, ello considerando que el 78,4% (DANE, 2018) de la población nacional habita en zonas urbanas. De allí que se aúnen esfuerzos para cofinanciar los sistemas de transporte público, para mejorar la estructura institucional y para fortalecer los mecanismos de financiación, de los accesos y pasos urbanos.



7. Transporte público municipal, distrital y/o metropolitano y/o mixto.



Objetivo 1: movilidad integral en las ciudades y aglomeraciones urbanas

Este objetivo está enfocado en ofrecer alternativas de transporte de pasajeros y carga que minimicen la congestión, la siniestralidad y la contaminación y en fortalecer los instrumentos de planeación y regulación de la movilidad para promover el acceso a bienes y servicios en medios de transporte equitativos, seguros y sostenibles.

➤ Logros destacados

El sector transporte se encuentra comprometido con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático, por ello se busca elevar en aproximadamente 254% el número de vehículos eléctricos registrados en el RUNT, teniendo como meta 6.600 vehículos de esta modalidad registrados para el año 2022, incrementando el número de vehículos de combustibles de cero y bajas emisiones.

Para ello, en 2018 se inició la ejecución de

proyectos como la NAMA MovE (movilidad eléctrica), cuyos recursos para la primera etapa por €338.000 ya fueron aprobados. Este proyecto busca desarrollar instrumentos financieros específicos para segmentos de transporte público. De esta manera, se impulsa una política pública para desarrollar la movilidad eléctrica en Colombia (entorno normativo, técnico y regulatorio) que permita promover la demanda de vehículos eléctricos con el fin de llegar a una circulación de aproximadamente 600.000 vehículos eléctricos en 2030.

Igualmente, se compró la primera flota de buses eléctricos de un Sistema Integrado de Transporte Masivo en Colombia, los cuales comenzarán a rodar por las calles de Cali en agosto de 2019. Se trata de los primeros 26 buses eléctricos —marca Sunwin— de la nueva flota del Masivo Integrado de Occidente (MIO) de un total de 125 vehículos nuevos que entrarán a operar. Metro Cali, ente gestor del MIO, se encuentra en proceso de licitación para 109 buses eléctricos adicionales la cuales se proyecta entren a fortalecer la operación del SITM-MIO a finales de 2019.

El SITM – Metroplús, es colíder en avances



para implementar un componente eléctrico en la transición de los sistemas de transporte público hacia las tecnologías más limpias y adjudicó al consorcio CONSORCIO GREEN MEDELLIN por un valor de \$75.160 millones de pesos, la adquisición de 64 buses marca BYD padrones para 80 pasajeros 100% eléctricos, el suministro y puesta en funcionamiento de 16 cargado-

res. A esta flota se le realizará el alistamiento requerido y entrará a operar entre los meses de noviembre y diciembre de 2019 (buses en puerto – Buenaventura)

Con el mismo objetivo, se pusieron en marcha **131 buses** nuevos (32 articulados duales, 30 busetones y 69 padrones) con tecnología Euro VI a gas natural vehicular para el SITM - Transcribe Cartagena (Bo-

lívar), tras la autorización de la exclusión del IVA para la adquisición que generó un ahorro de \$16.580 millones.

INVERSIÓN

Buses nuevos con Euro VI a gas natural por un valor de **\$87.200 millones** aproximadamente

Con la adquisición de esta nueva flota, entraron en operación seis nuevas rutas completándose de esta forma 21 rutas que circulan por toda la ciudad, distribuidas así: 9 rutas alimentadoras, 4 troncales, 6 pre-troncales y 2 circulares, permitiendo la conectividad de 90 barrios en toda la ciudad.

Así mismo, los pasajeros adicionales por la entrada de estas seis nuevas rutas son en promedio de 22.000 usuarios día/hábil, con una población beneficiada de 40.000 habitantes, obteniendo de esta forma un incremento del 19% con respecto a la demanda promedio total del sistema, la cual hoy en día se registra en 128.000 pasajeros día hábil en 36,2 km en operación.

El 15 de marzo de 2019, se realizó un acto emblemático en la Ciudad de Cartagena de Indias, para promover el sentido de

pertenencia y apropiación de los usuarios de Transcaribe S.A., en el cual de manera simbólica se entregaron a los líderes de las comunidades beneficiadas, las llaves de los 131 buses nuevos que entraron a operar en seis rutas nuevas, completado el 45% de la implementación de rutas para todo el sistema.

➤ Gestión relevante

- Durante el mes de octubre de 2018, se realizaron reuniones, visitas de campo y un taller de intercambio de experiencias entre la Agencia de Cooperación Internacional de Japón, los Entes Gestores de los Sistemas de Transporte cofinanciados por la Nación y el Ministerio de Transporte como parte del proceso de Asistencia Técnica y Fortalecimiento Institucional en políticas públicas para la implementación de proyectos y sistemas en el marco de un modelo de Desarrollo Orientado al Transporte Sostenible (DOTS).
- En el mismo sentido, en el mes de diciembre de 2018, se realizó el Taller de Construcción de Política Pública: “En

busca de la Sostenibilidad de los Sistemas de Transporte”; con el objetivo de identificar y alinear prioridades, soluciones, y alternativas determinadas por los contextos locales, tiempo, disponibilidad de recursos, las agendas políticas local y nacional. El taller se orientó hacia objetivos específicos de diseño, articulación y construcción de acciones desde la experiencia de los entes gestores de los sistemas de transporte e institucionalidad local y nacional, proponiendo una visión clara y un Plan de Acción 2019-2022 para consolidar los objetivos de las Políticas de Transporte Urbano y Movilidad Sostenible en la implementación y operación de los SITM y SETP del país.

La agenda del taller incluyó la presentación y participación de la Vicepresidente, alcaldes de Ibagué, Cali, Armenia, Pasto, Banca Multilateral (Banco Mundial, BID, CAF), gerentes y equipos de los entes gestores de los SITM y SETP, del Metro de Medellín, secretarios de movilidad, equipo de Movilidad y Transporte Urbano del DNP, Superintendencia de Transporte, Procuraduría General de la Nación, y equipo del Ministerio

de Transporte conformado por la Ministra, el Viceministro de Transporte y la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible. Se propone realizar un taller de seguimiento anual con un enfoque en temas prioritarios, intercambio de experiencias, seguimiento a resultados y evaluación a la Política Pública.

- Se logró dentro de la Ley de Financiamiento – Ley 1943 de diciembre de 2018 - la exención del IVA para los vehículos de servicio público de carga y para los sistemas de transporte de pasajeros que incorporen tecnologías ambientalmente amigables, es decir que cumplan con el reto de cero o bajas emisiones, lo que contribuye a hacer más sostenible los sistemas.

➤ Retos

Incrementar a 6.600 el número de vehículos eléctricos registrados en el RUNT.



Objetivo 2: sistemas de transporte de pasajeros competitivos y de calidad

Este objetivo busca fortalecer los sistemas de transporte de pasajeros como un servicio público esencial que supla las necesidades de los usuarios y contribuya al goce efectivo de los derechos ciudadanos.

➤ Logros destacados

Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación

En la ley 1955 de 2019, del PND 2018-2022, se plasmó el apoyo de la nación para fortalecer los sistemas de transporte de pasajeros como un servicio público que sirva las necesidades de movilidad de los usuarios y contribuya al goce efectivo de los derechos ciudadanos, incluyendo un paquete de alternativas en artículos para la sostenibilidad en la operación basado en criterios de calidad en la prestación del servicio, el control de la ilegalidad y la informalidad, y apoyando la política nacional de movilidad urbana en los proce-

sos de renegociación de los contratos de concesión de operación como parte del concepto de sostenibilidad

Para lograr dinamizar la prestación de servicio público de transporte, el Gobierno nacional fortalecerá mediante cofinanciación la infraestructura vial de los sistemas de transporte público urbano buscando alcanzar 1.197 km intervenidos para el año 2022.

Para cumplir con este objetivo, y dinamizando la implementación de los Sistemas de Transporte Cofinanciados por la Nación se ha avanzado en la construcción de infraestructura vial destinada a los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) en Santa Marta, Pasto, Popayán, Armenia, Neiva, Sincelejo, Valledupar y Montería y de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de Cartagena (Transcaribe), Cali (MIO), Bucaramanga (Metrolínea), Medellín (Metroplús) (DIES-DNP, 2019).

Entre el 07 de agosto y el 30 de Junio de 2019 se han realizado desembolsos de la Nación por \$226.739 millones de pesos en la implementación de Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) y Sistemas Estratégicos de Transporte Público

(SETP). Incluye los SETP de Montería, Popayán, Pasto, Armenia, Neiva, Sincelejo y Valledupar; y los SITM de Cartagena, Cali, Bucaramanga, Valle de Aburrá y Soacha, distribuidos así: \$ 82.239 millones en los SITM y \$ 144.400 millones SETP.

CONPES 3657

En septiembre de 2018 se aprobó el documento CONPES 3946, que modifica el documento CONPES 3657 “Concepto favorable de la Nación para contratar empréstitos externos con bancos u organismos multilaterales, entidades de fomento o gobiernos hasta por la suma de USD 2.006 millones o su equivalente en otras monedas, destinados a financiar parcialmente los aportes de la Nación a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo –SITM y los Sistemas Estratégicos de Transporte Público –SETP”, garantizando la financiación del Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo hasta el año 2020 y la Banco de Desarrollo de América Latina - CAF hasta el 2019. Con este documento se adicionó hasta el mes de septiembre de 2020 el contrato de préstamo BIRF 8083-CO, suscrito entre la Nación y el Banco Mundial, para la financiación parcial de los aportes de la Nación a los proyectos SITM del Valle de Aburrá y del área Metropolitana de Bucaramanga, así como los SETP de Sincelejo y Valledupar.

A continuación se detallan datos de inte-

rés sobre algunas de las principales obras:

→ Implementación de los SETP

SETP – Neiva (Huila)



En diciembre de 2018 entro en funcionamiento el Intercambiador Vial de la Carrera 16 por avenida La Toma, obra que incluyó 3 puentes, 2 retornos sobre la conocida Avenida La Toma (al oriente y occidente) y un paso elevado sobre la carrera 16 con una longitud de 160 metros, siendo éste el más largo construido en la ciudad.

INVERSIÓN

Durante el proceso de construcción del intercambiador de la Carrera 16 **se generaron 800 empleos directos y 1200 indirectos** y la obra se ejecutó con una inversión cercana a los **\$37 mil millones de pesos.**

El intercambiador vial ha mejorado la movilidad del nororiente de Neiva, reduciendo los tiempos de desplazamiento del norte y oriente hacia el centro administrativo, optimizando el recorrido de rutas del Sistema Estratégico de Transporte Público (cerca de 4 minutos de 11.363 viajes diarios en promedio); además proporciona soluciones integrales de desplazamientos a peatones, ciclistas y habitantes del sector.

En ejecución se encuentra el Intercambiador de la Universidad Surcolombiana –USCO, el cual cuenta con un avance del 44% e inversión total de \$29 mil millones. También se encuentran en ejecución las obras de rehabilitación vial para rutas estratégicas del SETP - Fases IV, V, VI y VII por una inversión total de \$48.000 mil millones.



Imágenes obras - Intercambiador Vial de la Carrera 16 x Av. La Toma

SETP - Ciudad Amable – Montería (Córdoba)



En general el sector objetivo cuenta con 35.000 habitantes, que sumando a la zonas de influencia (comunas 3 - 4 - 6) permite establecer que un potencial total de 198.000 habitantes aproximadamente, que requieren llegar de forma rápida, ágil y oportuna utilizando, entre otros medios, el servicio del SETP.

La construcción del Puente Vehicular ubicado en la Av. Circunvalar con Calle 29, de puentes peatonales e intercambiador vial en la Av. Circunvalar con Cra. 1, de vías, andenes y espacio público y de Paraderos con Espacio Público; son un paquete de obras terminadas que le han sumado al desarrollo de infraestructura que completará una red de transporte que dé prioridad a los usuarios del SETP.

En diciembre de 2018 se inauguró el Centro Integrado de Servicio al Ciudadano CISC - Centro Verde. Este centro está adecuado para oficinas de la alcaldía, el ente gestor del SETP Montería Amable, auditorio, oficinas del SISBEN, secretaría de Salud. La entrada de operación del Centro Verde permite la desconcentración y eficiencia de los viajes en la ciudad. El proyecto presentó una inversión total de \$13.690 millones.

De manera complementaria se dio inicio a la ejecución de importantes obras que se enmarcan en el proyecto de implementación del SETP Montería Ciudad Amable.

INVERSIÓN

Obras en la en ejecución y proyectadas a 2020 del SETP Montería por **\$47.000 millones de pesos.**

De estas obras están por entregarse:

- **Suministro, instalación y mantenimiento de paraderos:** 75 paraderos M10 y 150 paraderos tipo colombina, por un valor de \$4.356 millones se proyecta la entrega en agosto de 2019. Esta obra beneficiará a la totalidad de los usuarios del Transporte Público en la ciudad que son 77.000 pasajeros en día hábil.
- **Construcción Centro Integrado de Servicio al Ciudadano - CISC, punto de descentralización zona sur Robinson Pitalúa en casa justicia:** El punto de descentralización Robinson Pitalúa, está ubicado en la comuna 4, sur occidente de la ciudad, zona que se ha

convertido en un polo de desarrollo en lo referente a estratos 1 – 2. La inversión de la nación en este proyecto fue de \$818 millones.

SETP – Sincelejo (Sucre)



Se contrataron obras de construcción de obras viales espacio público, las cuales iniciaron ejecución en febrero de 2019. Estas obras beneficiarán a los usuarios del Transporte Público del municipio de Sincelejo (aprox. 6000 viajes/día), mejorando las condiciones de tiempo y comodidad de sus recorridos; así mismo, con la construcción de los paraderos con espacio público (PEP), se mejoran las condiciones de accesibilidad de los usuarios, a través de infraestructura segura y de calidad, e integra a la comunidad en los parques de la Zona de Influencia Directa del sistema en torno a actividades recreativas que enriquecen su calidad de vida. El proyecto incluye las siguientes obras:

- Construcción de vías y andenes del SETP en el barrio Florencia, renovación de redes de acueducto y alcantarillado y construcción de alcantarillado pluvial. El proyecto programa su finalización en agosto de 2020 e incluye la construcción de 1,9 km de vías, el ancho de calzada a construir varía entre 6 y 7 metros en las calzadas bidireccio-

nales y es de 5 metros en el tramo de doble calzada.

- Reconstrucción de vías y andenes de la calle Universidad de Sucre, renovación de redes de acueducto y alcantarillado, construcción de alcantarillado pluvial y reconstrucción de losas de pavimento del Sistema en tramos del SETP. La obra pretende la reconstrucción de 1 km de vías y andenes, y se espera que finalice en febrero de 2020.
- Construcción de los Paraderos con Espacio Público (PEP's) El Cabrero, Salvador y Sincelejito. Se espera que las obras finalicen en noviembre de 2019, sumando la intervención de 3.700 m² de espacio público para el uso de la comunidad.

INVERSIÓN

Obras para el SETP –
Sincelejo (Sucre) por
**\$39.000 millones de
pesos** aproximadamente.



SETP – Santa Marta



Se destacan los puentes vehiculares en doble calzada sobre el Río Manzanares en las Cra. 4ta y 5ta, como también la rehabilitación y adecuación del

corredor vial urbano de la Calle 29 (Av. del río) entre estas carreras, obras que han mejorado notoriamente la movilidad y flujos entre el sur y norte de la ciudad.

INVERSIÓN

Obras para el SETP **Santa Marta (Magdalena)** entre 2018-2020 por **\$33.000 millones de pesos** aproximadamente.

SETP – Valledupar



Obras viales claves terminadas en las principales vías de la ciudad en la Av. 450 años entre la Av. Los Militares y los 450 años; Av. Fundación entre la Glo-

rieta El Obelisco y la Cra 12, y en la Av. Simón Bolívar entre las Glorietas Terminal y La Ceiba; se han realizado a través de la implementación de infraestructura de transporte que servirá para la operación de rutas estratégicas del SETP.

INVERSIÓN

Obras para el SETP **Valledupar (Cesar)** proyectadas para los primeros dos años de gobierno por **\$55.000 millones de pesos** aproximadamente.

SETP – Armenia



En el centro de Armenia, se adelantan obras de rehabilitación vial en tres tramos de la concurrida Carrera 19. Amable, ente Gestor del SETP, estructu-

ra con la asistencia técnica y acompañamiento de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte los proyectos del Puente Los Quindos en la Cl. 50 – T3, Terminal Ruta Puerto Espejo, Paradero con Espacio Público – PEP, hospital San Juan de Dios.

INVERSIÓN

Obras para el SETP **Armenia (Quindío)** proyectadas durante los primeros 18 meses de gobierno por **\$24.000 millones de pesos** aproximadamente.

SETP – Popayán



Obras viales en ejecución y proyectadas que incluyen construcción y renovación de espacio público y paraderos con espacio público a lo largo de tramos claves para la operación que tendrá el SETP que implementa en la ciudad blanca el ente gestor Movilidad Futura.

INVERSIÓN

Obras para el SETP **Popayán (Cauca)** durante los primeros 2 años de gobierno por **\$36.000 millones de pesos** aproximadamente.

SETP – Pasto



La adecuación de los Patios - Taller son un componente fundamental que requiere la operación del SETP de Pasto. Durante este periodo Avante, ente gestor del sistema, estructuró la intervención de 3 Patios – Taller (Aranda, Mijitayo, y Briceño). Avanza la ejecución del contrato de Señalética - Fase II y la estructuración de intervenciones viales y de espacio público en la Carrera 27 (Fases II y III).

INVERSIÓN

Obras para el SETP **Pasto (Nariño)** durante los primeros 2 años de gobierno por **\$14.000 millones de pesos** aproximadamente.

→ Implementación de los SITM

SITM - Transcaribe (Cartagena)



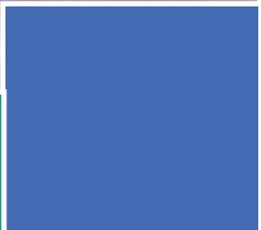
Respecto a la ejecución de la infraestructura del SITM de Cartagena, en diciembre de 2018, Transcaribe S.A., suscribió el acta de inicio para la construcción de la vías de pre-carga (Alimentadoras y Complementarias), con las que se intervendrán 17,2 km de vías urbanas, necesarias para el buen desarrollo y operación del sistema de transporte. Estas obras programan su culminación en marzo de 2020.

INVERSIÓN

\$50.000 millones de pesos, aportes de la Nación incluidos en el **convenio de cofinanciación establecido con el Distrito de Cartagena**.



SITM - Transcaribe (Cartagena)



SITM - MIO (Cali)



A la infraestructura que renovó la ciudad, se suman obras que contribuirán a la renovación urbana y a mejorar las condiciones de movilidad del MIO, de manera especial en el sur y oriente de Cali.

Finalmente, en el caso de Bogotá y Soacha (Transmilenio), Pereira (Megabus) y Barranquilla (Transmetro) ya se terminaron de ejecutar los recursos cofinanciados destinados para estas intervenciones.

INVERSIÓN

Mediante el convenio de cofinanciación con que se construyen las obras del MIO, se invierten **\$102.000 millones** del municipio, y **\$238.000 millones** de la Nación en las principales obras en ejecución, entre las que se destacan las **Terminales Simón Bolívar y Aguablanca.**

SITM - Metrolínea (Área Metropolitana de Bucaramanga)



Con la construcción de los Portales de Piedecuesta y Norte, se culminarán obras claves para mejorar la operación y calidad del servicio en los componentes troncal y de alimentación del sistema en dos zonas claves de la ciudad

INVERSIÓN

En 2019 avanzan obras claves para la operación de **Metrolínea** en los Portales de Piedecuesta y Norte, sumando una inversión de **\$70.000 millones** y con avances del **64% y 65%.**





SITM - MIO (Cali)

SITM - Metroplus (Área Metropolitana del Valle de Aburrá)



Inversión que se realiza para completar la red troncal del sistema pendiente y que beneficiará a los usuarios entre los municipios de Envigado, Itagüí y Medellín

INVERSIÓN

Obras calle 12 sur por **\$41.835 millones con un avance de 56%**. Metroplús proyecta para 2020 iniciar las obras de la **estación en la Calle 12 Sur y estación Envigado por \$35.000 millones.**

SITM - TransMilenio (Bogotá).



Para mejorar la calidad del servicio y competitividad de TransMilenio, el 2 de noviembre de 2018 se adjudicó la licitación para la renovación de la flota de las Fases I y II, que tenía por objeto

la llegada de 1.400 vehículos nuevos (67% serán buses biarticulados y 33% restante de articulados), lo que permitirá mejorar la capacidad del sistema y el ingreso de tecnologías más limpias.

Este modelo de negocio implementado por primera vez en Colombia separa el proceso de contratación en dos componentes: (1) Provisión de los buses y (2) Operación y mantenimiento de la flota y patio talleres, lo que minimiza el riesgo de la operación e incentiva la mejor calidad en la prestación del servicio.

La inversión para adquisición de los buses es del orden de 1.6 billones de pesos y el

costo de la operación y mantenimiento de la flota es cercana a 5,5 billones de pesos a lo largo de la vida útil de los vehículos.

Con los seis patios adjudicados, la nueva flota de TransMilenio tendrá en total 1.441 buses, incluidos los de reserva, de los cuales 741 vehículos serán a gas natural con estándar Euro VI y 700 a diésel con filtro con estándar Euro V.

A 7 de Julio de 2019, han entrado a la operación de TransMilenio 476 buses de los 1.441 buses nuevos. Se espera que terminando 2019 haya entrado el 100% a la operación.



SITM - TransMilenio (Soacha – Fases II y III).



El 21 de diciembre de 2018 se firmó el contrato de consultoría 1289 de 2018 entre la Secretaría de Movilidad de Soacha y el CONSORCIO GITS - SOA-

CHA 2018, con objeto: “Formulación del estudio para la reestructuración técnica, legal y financiera del transporte público colectivo urbano e interurbano que opera al interior del municipio de Soacha, sobre el corredor Soacha-Bogotá y en su área de influencia directa”, para actualizar los requerimientos de racionalización de servicios de transporte en el corredor de la Autopista Sur (termina ejecución noviembre 2019).

➤ Gestión relevante

- Durante el año 2019 continúa la ejecución del contrato Interadministrativo con FDN cuyo objeto es: “Realizar la optimización, actualización y complementación a los estudios y diseños de la fase II y III de la extensión NQS del Sistema TransMilenio en el municipio de Soacha”.
- Se ejecutó el contrato para el diseño de la operación de crédito a realizarse para la ejecución de las obras.

- Continúa la ejecución del contrato interadministrativo con la EIC por \$1.750 millones de pesos, cuyo objeto es: “Realizar la optimización de los insumos socio-prediales y la adquisición de los predios en las etapas de enajenación voluntaria y expropiación judicial o administrativa en caso de que se requiera, conforme a la normatividad sobre la materia, respecto a los predios que conforman el proyecto extensión de la troncal NQS del Sistema Integrado de Transporte Masivo de Bogotá D.C. en el municipio de Soacha Fases II y III”.

- Mesas de trabajo con la ANI, encargado a través del concesionario Vía 40, del corredor Bogotá – Girardot para acordar la construcción de los puentes peatonales en el área de influencia del proyecto.
- Finalmente, para Transmilenio (Bogotá y Soacha – Fase 1), Megabús (AM de Centro Occidente en Pereira) y Transmetro (AM de Barranquilla) ya se ejecutaron los recursos de cofinanciación de la Nación destinados para la implementación de estos Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) de acuerdo a sus documentos CONPES y Convenios de Cofinanciación.





→ **Incremento del número de pasajeros**

Troncales Alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) – Tramo 1

Dentro de las acciones implementadas para elevar el número de usuarios diarios de los diferentes sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación, se firmó el Convenio de Cofinanciación entre el Distrito Capital y la Nación para la construcción de las Troncales Alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá (PLMB) – Tramo 1. Las troncales alimentadoras serán la Avenida 68 (Desde la Cra. 7 hasta la Auto-sur con una longitud de 17 km) y Av. Ciudad de Cali (Desde Av. Américas hasta la Av. Circunvar del Sur - límites con Soacha-, con una longitud de 7,3 km).

INVERSIÓN

\$4,6 billones - —\$4 billones de inversión de la Nación entre 2020 y 2038, y **\$665.000 millones** del Distrito—

Primera Línea del Metro de Bogotá PLMB –Tramo 1

A este respecto, durante el mes de marzo de 2019 se conformó lista con 6 consorcios internacionales precalificados para participar en la construcción y operación de la Primera Línea Metro de Bogotá (PLMB) – Tramo 1, proyecto con una inversión aproximada de \$ 22,3 billones, \$ 15,1 billones de la Nación y \$7,2 billones del Distrito para un componente Ferrero – Tramo 1 - de 24km (23,96 km). En el mes de junio, a través de proceso de la Banca Multilateral (BID-Banco Mundial y BEI) el Gobierno Distrital abrió el proceso de licitación para este proyecto, la cual proyecta su adjudicación durante el último trimestre del año (cifras en millones de pesos constantes 2017).

El 14 de noviembre de 2018 se firmó, entre la Nación y el Distrito Capital, el Convenio de Cofinanciación para la construcción de las Troncales Alimentadoras de la PLMB – Tramo 1, las cuales corresponden a las troncales de la Av. 68 (Desde la Carrera. 7 hasta la Auto-sur con una longitud de 17 km) y la Av. Ciudad de Cali (Desde Av. Américas hasta la Av. Circunvalar del Sur -límites con el Municipio de Soacha-, con una longitud de 7,3 km); convenio que comprende aportes por el orden de \$4,6 billones de pesos de 2017 (\$4,02 billones de inversión de la Nación entre 2021 y 2038 y \$665 mil millones del Distrito) - (cifras en millones de pesos constantes 2017).

Dentro del componente troncal de la PLMB-Tramo 1, se incluyen las troncales complementarias, correspondientes a la Carrera 7 (desde Calle 32 hasta Calle 200 con una longitud de 19,2 km) y la extensión de la Troncal Av. Caracas (desde Estación Los Molinos hasta el Portal Usme, con una longitud de 3,2 km), las cuales suman 2,5 billones de inversión exclusiva del Distrito.

Entre troncales alimentadoras y complementarias de la PLMB, se invertirá un total de 7,2 billones de pesos en aportes (Nación 4 billones y Distrito 3,2 billones). Es decir, que la PMLB – Tramo 1 y sus troncales alimentadoras y complementarias suman un total \$29 billones de pesos en aportes, de los cuales la Nación aporta \$19 billones

Proyecto integral de la Primera Línea del Metro de Bogotá - Tramo 1, troncales alimentadoras y complementarias:



Desde agosto de 2018 a la fecha, el gobierno Nacional ha contribuido al cumplimiento de los siguientes hitos para el proyecto PLMB – Tramo 1:

- Documento Conpes 3961 del 28 de mayo de 2019 que define los lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas féreos de pasajeros cofinanciados por la Nación. Este documento Conpes contribuye a la identificación y asignación de riesgos tanto para la PLMB como para el RegioTram de Occidente.
- Decreto 1110 del 21 de junio de 2019, para reglamentar parcialmente el artículo 107 de la Ley 1955 de 2019 (PND), que permite el otorgamiento de la garantía de la Nación a las operaciones de financiamiento externo e interno que realicen las entidades territoriales y sus descentralizadas, en el marco de la cofinanciación de sistemas de transporte público colectivo y masivo que sean desarrollados por medio de contratos de concesión (entre otras se incluyen títulos de deuda pública y de títulos valores como mecanismos de pago).
- En conjunto con el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se elaboró Adenda No. 1 del Documento CONPES 3923: La Garantía soberana otorgada



por la Nación también contempla los títulos valores y los títulos de deuda pública emitidos por la EMB, como mecanismos de pago al contratista de la PLMB – tramo 1; sin modificar el cupo de endeudamiento de hasta 7,8 billones de pesos constantes de diciembre de 2017 que puede ser garantizado conforme al concepto favorable del Documento CONPES 3923 y la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público.

- Como hito principal, se destaca el avance en el proceso de contratación de la concesión de la Primera Línea Metro de

Bogotá – Tramo 1, la cual tiene como actividades principales las siguientes:

- Financiación, estudios y diseños de detalle, ejecución de las obras, la operación y el mantenimiento del proyecto y la reversión de la infraestructura correspondiente a la PLMB – Tramo 1.
- Financiación, diseño, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, operación, reposición, mantenimiento y reversión del material rodante y de los sistemas metro-ferroviarios.
- Prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros en Bogotá, a través de la PLMB – Tramo 1

Duración concesión: 25 años

Valor concesión: \$13,8 billones de pesos

Cronograma contractual: Se estima adjudicar el contrato de la concesión en octubre de 2019, y firma el contrato en enero de 2020.

- Dentro del proceso para contratar la concesión, se tiene que el 28 de junio de 2019, la EMB publicó y envió los seis consorcios precalificados los documentos de licitación (LPI) de la concesión integral del proyecto, para que éstos elaboren las respectivas propuestas a ser entregadas.

Los consorcios internacionales que hacen parte de la lista de precalificados son: Consorcio Metro de Bogotá, APCA Metro Capital, Consorcio Sunrise, APCA TransMimetro, Consorcio Línea 1 y Unión Metro Capital.

◇ Consorcios internacionales que hacen parte de la lista de precalificados

Nombre del solicitante	Empresas que lo conforman
Consortio metro de Bogotá	<ul style="list-style-type: none"> • Fcc Concesiones de infraestructura, s.l.u • Carso infraestructura y Construcción S.A. de C.V. • Promotora del Desarrollo de América Latina, S.A. de C.V.
APCA Metro Capital	<ul style="list-style-type: none"> • Controladora de Operaciones de Infraestructura S.A. de C.V. • ICA Constructora, S.A. D.C. U.V. • Power China International group Limited Sucursal Colombia • Simens Project Ventures GmbH • Sturkton Integrale Projecten B.V
Consortio Sunrise	<ul style="list-style-type: none"> • Acciona Construcción S.A. • Impregilo International Infrastructures N.V. • Ansaldo STS p.A. • Hitachi Rail Italy s.p.A
APCA Transmimetro	<ul style="list-style-type: none"> • China Harbour Engineering Company Limited • Xi'an Metro Company Limited
Consortio Línea 1	<ul style="list-style-type: none"> • Obrascon Huarte Lain S.A. Sucursal Colombia • Andrade Gutiérrez Engenharia S.A. Sucursal Colombia • Camargo Correa Infra Construcoes S.A. • CCR S.A.
Unión Metro Capital	<ul style="list-style-type: none"> • Sacyr Concesiones Colombia S.A.S • Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles CAF Colombia S.A.S • Hyundai Engineering & Construction Co Ltd Sucursal Colombia • STO S.A.

Fuente: Viceministerio de Transporte – Unidad de Movilidad Urbano Sostenible (UMUS)

También se dio inicio al proceso de contratación de “La interventoría integral al Contrato de Concesión que resulte del Proceso de Selección GT-LPI-001-2018 adelantado por la Empresa Metro de Bogotá.”

Valor concesión: \$317,5 mil millones de pesos

Proyecto RegioTram de Occidente – Región Capital

Para el proyecto RegioTram de Occidente, conforme al documento Conpes 3902 de 2017 y al convenio de Cofinanciación firmado entre la Nación y el Departamento de Cundinamarca, se tiene un total de aportes de \$1,916 billones de pesos constantes de 2017 (Nación: \$1,322 billones y Departamento: \$594 mil millones). Con base en los resultados del estudio de demanda potencial, se adelanta la Estructuración técnica, legal y financiera del proyecto RegioTram de Occidente. Este proyecto de transporte conectará el Distrito con los municipios de Funza, Mosquera, Madrid y Facatativá. Este proyecto se conectará con la PLMB – Tramo 1.

Documento Conpes 3961 del 28 de mayo de 2019, mencionado previamente para el proyecto de la Primera Línea de Metro de Bogotá (PLMB), define los lineamientos de política de riesgo contractual del estado para proyectos de sistemas férreos de pasajeros cofinanciados por la Nación, entre los que se encuentra el proyecto RegioTram de Occidente de la Región Capital.

También como para el la PLMB, el Decreto 1110 del 21 de junio de 2019 aplica para el RegioTram de Occidente, ya que permite el otorgamiento de la garantía de la Nación a las operaciones de financiamiento externo e interno que realicen las enti-

dades territoriales y sus descentralizadas, en el marco de la cofinanciación de sistemas de transporte público colectivo y masivo que sean desarrollados por medio de contratos de concesión (entre otras se incluyen títulos de deuda pública y de títulos valores como mecanismos de pago).

Estado del proyecto:

La EFR adelanta el proceso para contratar (Licitación pública) para concesión integral para que el Concesionario, por su cuenta y riesgo, lleve a cabo todas las actividades necesarias para la financiación, Estudios y Diseños, Gestión Predial, Gestión Ambiental y Social, ejecución de las Obras de Construcción, las Obras de la Fase Previa, las Obras de Adecuación y Reparación de Desvíos, las Obras para Redes, la Operación, el Mantenimiento y la Reversión de la infraestructura correspondiente al Proyecto Regiotram de Occidente, así como la financiación, diseño, instalación, suministro, pruebas, puesta en marcha, Operación, reposición, Mantenimiento y Reversión del Material Rodante y de los Sistemas Ferroviarios de Señalización y la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros, incluyendo su Recaudo

Valor: 3.430.905.446.508 COP

Duración del contrato: 26 Años

Cronograma contractual: Se estima adju-

dicar el contrato de la concesión en noviembre de 2019, y firma el contrato en diciembre del mismo año.

Así mismo, se tiene que la EFR presentó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Transporte, solicitud de modificación del Convenio de Cofinanciación para el Proyecto Regiotram de Occidente, en el sentido de incluir el material rodante como componente elegible de la cofinanciación, manteniendo el proyecto conforme al documento CONPES 3902 de 2017.

- Seguimiento al desarrollo de la consultoría para la Estructuración técnica, legal y financiera del proyecto Regiotram de Occidente.
- Seguimiento al proceso pre contractual para la concesión integral del proyecto Regiotram de Occidente.

Retos

- Elevar el número promedio de viajes en día hábil en sistemas de transporte públicos cofinanciados por la Nación, pasando 5,4 millones en 2018 a 6,0 millones para 2022.



Objetivo 3: financiamiento para la movilidad eficiente

Se trata de establecer mecanismos de financiación para soluciones de movilidad de calidad.

➤ Logros destacados

Sostenibilidad del SITM - MIO

Con el propósito de lograr la sostenibilidad del sistema MIO Metro Cali S.A. y la Alcaldía de Cali suscribieron un plan acción, del cual sobresale el proyecto integral fuentes de financiación para la sostenibilidad del sistema MIO:

- Con base en las fuentes de financiación establecidas en el artículo 33 de la ley 1753 de 2015, y otras fuentes de subsidio cruzado hacia el transporte masivo de otros modos de transporte, que generan impactos negativos como el vehículo particular, se adoptó el Acuerdo No. 0452 del 07 de diciembre de 2018, “por el cual se conceden, modifican y destinan unas rentas dirigidas al financiamiento integral del sis-

tema integrado de transporte masivo SITM MIO, se concede una autorización y se dictan otras disposiciones”. Es así como en el artículo 3° del mencionado acuerdo, fueron aprobadas las siguientes fuentes de financiación:

- Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público.
- Tasa de congestión o contaminación
- Explotación económica de estacionamiento en vía pública.
- Rentas reorientadas.
- Sobretasa a la gasolina motor corriente y extra.

Renegociación Contratos de Operación SITM – MIO

- En agosto de 2018, el Ente Gestor del MIO firmó el otrosí a los contratos de operación con dos concesionarios de operación de SITM: GIT masivo y Unimetro. A partir de este momento GIT masivo empieza a recibir recursos del Fondo de Estabilización y Subsidio a la Demanda (FESDE), al cumplir las metas del Decreto establecido.
- Bajo estas nuevas condiciones se logrará que mejoren sus índices de con-

fiabilidad mediante el mantenimiento oportuno de sus vehículos, lo que permitirá reducir las salidas de buses por fallas mecánicas, cumpliendo con las frecuencias programadas por Metro Cali.

- Incluye plan de vinculación de flota a partir de la renegociación de los contratos, para la recuperación y puesta a punto de flota, para la “flota a recuperar” esto es disponibilidad entre 2019 y 2020 para 147 vehículos.
- Se definió el plan de vinculación de flota adicional de acuerdo con el plan de acción para la sostenibilidad del sistema. Este plan dispone la entrada de 377 buses nuevos entre 2019 y 2020.

Renegociación Contratos de Operación SITP Bogotá (Componente Zonal)

Posterior a la firma del Plan Nacional de Desarrollo 1955 de 2019, en aplicación del artículo 98: Sostenibilidad de los Sistema de Transporte. el 29 de Mayo de 2019 se firmaron los otrosíes a los Contratos de Operación de Transporte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá (SITP) – componente zonal - entre los que se destacan los siguientes acuerdos:

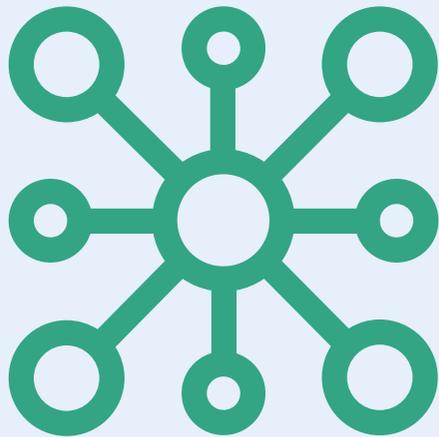
- Aplicación tarifa kilómetro revisada para toda la flota



- Reconocimiento de un componente adicional de remuneración por pasajero (primeras validaciones) hasta un monto agotable
- Remuneración de kilómetros en vacío a partir del momento en que cada concesionario acredite la vinculación de la

flota y el cumplimiento del anexo técnico

- Implementación Evaluación Integral de la Calidad
- Modificación metodología de cálculo pasajeros de alimentación



Objetivo 4: conectividad urbano-regional

Busca optimizar accesos y pasos urbanos para aumentar la competitividad, mejorar el abastecimiento y facilitar el comercio de las ciudades, así como integrar la movilidad y el ordenamiento territorial para beneficiar la oferta de servicios integrales de transporte para la ciudadanía.

➤ Logros destacados

Se suscribieron convenios con el Distrito para la construcción de la Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) de Bogotá en su tramo sur y ampliación de los accesos a Bogotá por norte – Accesos norte II, proyectos que se desarrollarán bajo el esquema de asociación público privada – APP, así como el proyecto Accesos Cali y Palmira en los Departamento del Valle y Cauca que están siendo estructurados por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Con la participación permanente del Ministerio de Transporte y desde la ANI, en

conjunto con la Alcaldía Mayor de Bogotá a través del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU), se surtió un proceso de evaluación de la iniciativa privada para la construcción de la Avenida Longitudinal del Occidente (ALO) de Bogotá en su tramo sur, bajo el modelo de Alianza Público Privada (APP), en virtud del cual se prevé iniciar en agosto de 2019 el proceso de contratación.

Esta APP busca conectar la Calle 13 (al occidente de la capital) desde Fontibón hasta la intersección Chusacá, a través de la construcción y mejoramiento de cerca de 24 kilómetros de doble calzada y una alameda de 153 mil metros cuadrados. Este proyecto también incluye una moderna ciclo ruta de más de 10 kilómetros, contribuyendo a mejorar la calidad del aire mediante el uso de la bicicleta y el alto flujo de transporte que se movilizan por este lugar.

Bajo el liderazgo del Ministerio de Transporte a través de la ANI se estructuró el proyecto de la ampliación de los accesos a Bogotá por la Autopista Norte y la Carrera Séptima; se divide en dos proyectos de Alianza Público Privada (APP) denominados Accesos al Norte de Bogotá

(Accenorte) Fase I y Fase II. En el caso de la Fase I, que ampliará la Autopista Norte y la Carrera Séptima entre la calle 245 y La Caro, el proyecto se encuentra en etapa de construcción y las obras tienen un avance cercano al 11%.

En cuanto a la Fase II, se tiene contemplado iniciar el proceso de contratación de esta nueva concesión, en el segundo semestre del año, luego de surtir los últimos trámites ante el Gobierno Nacional, dado que es prioridad mitigar los impactos en movilidad generados por los embottellamientos en este sector de la ciudad y en los municipios del área de influencia de la vía.

➤ Gestión relevante

- Desde la Superintendencia de Transporte se creó el Programa para la identificación de la infraestructura de abordaje de pasajeros en el servicio público de transporte intermunicipal y sus condiciones de accesibilidad el cual tiene como finalidad, no solo la identificación del grado de informalidad en que se desarrolla el servicio público de transporte terrestre y de la infraestructura misma, sino también los avances en el cumplimiento de lo previsto por la Ley 1618 de 2013 en materia de infraestructura accesible.



Para la implementación del programa se consideraron recorridos por los siete (7) corredores logísticos de importancia estratégica para el país, atendiendo a los fines dispuestos por el artículo 69 de la Ley 1682 de 2013.

En conclusión, desde la Superintendencia de Transporte hoy se cuenta con una metodología para la supervisión de la infraestructura de transporte, lo cual contribuye a su mantenimiento y ope-

ración en términos de calidad y seguridad en la prestación del servicio.

➤ Retos

- Llegar a 1.197 km de infraestructura vial intervenida para sistemas de transporte público urbano cofinanciados por la Nación.

3. Corredores estratégicos intermodales: red de transporte nacional, nodos logísticos y eficiencia modal.



➤ **Situación encontrada⁸**

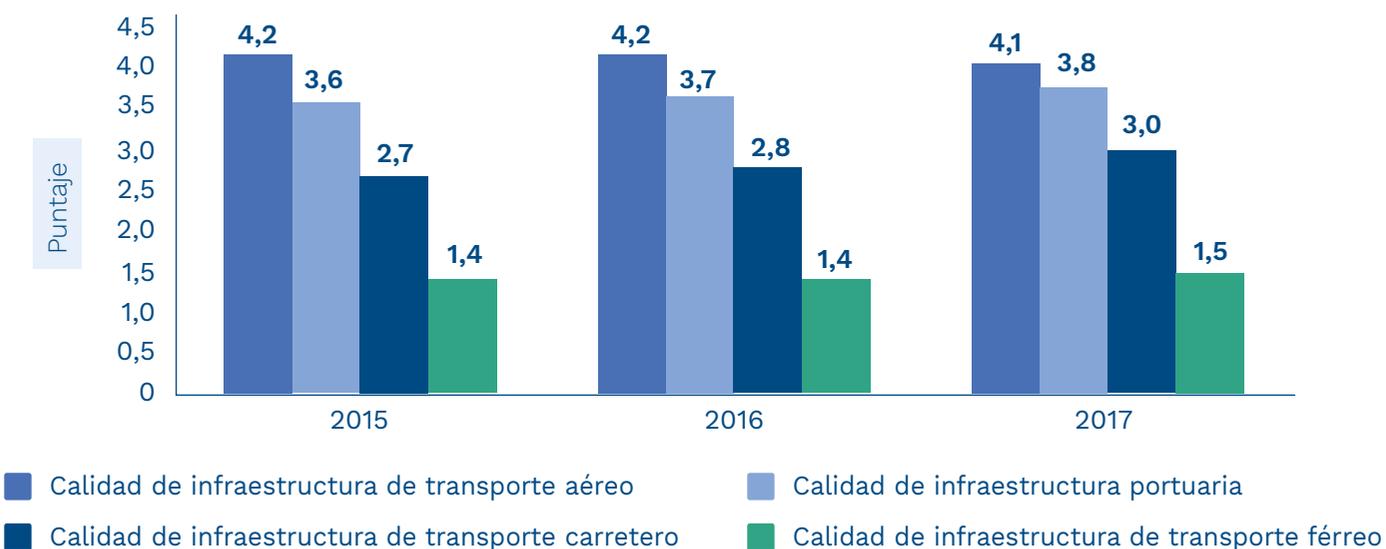
Desde 2015, Colombia ha mejorado la calidad de la infraestructura de transporte y su acervo. La gráfica a continuación – **Calidad de la Infraestructura de Transporte en Colombia** – muestra indicadores de calidad de infraestructura para los modos

de transporte aéreo, portuario, férreo y carretero (Foro Económico Mundial, 2018). Sin embargo, a pesar de los avances en la generación de políticas para impulsar y priorizar los proyectos del sector, aún el país debe superar retos que permitan la reducción de costos logísticos, mejoras en la conectividad e impulsar el transporte intermodalidad.

8

Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 “Pacto por Colombia, pacto por la equidad”

◇ Grafica – Calidad de infraestructura de transporte



Fuente: Informe de competitividad, Foro Económico Mundial, 2018

Frente al modo de transporte carretero persisten las dificultades con la gestión predial, social y ambiental, que impiden finalizar los proyectos en ejecución. Las concesiones de 4G no se han desarrollado (en las diferentes etapas) de la manera prevista y el 75% de la red rural se encuentra en estado regular a malo.

De otra parte, con más de 3.300 km de red, el modo férreo no ha contado con recursos suficientes para la reactivación integral de los corredores existentes, su-

mado a la ausencia de una política pública para el modo.

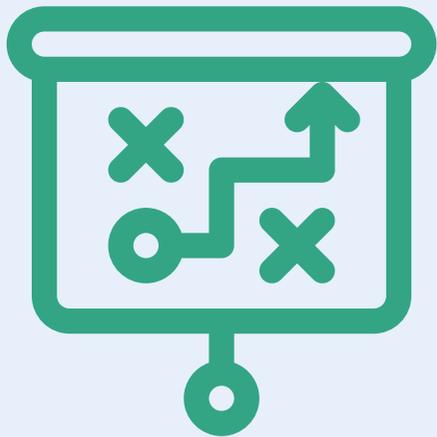
Si bien Colombia cuenta con más de 18.000 km de red fluvial navegable, esta red no se aprovecha debido a la baja inversión pública. La operación, aun cuando es privada, tiene bajos niveles de servicio, es insegura y se concentra en el Río Magdalena. Las embarcaciones superan en muchos casos los 50 años de antigüedad, los flujos de transporte son unidireccionales y generan mayores costos de opera-

ción, y las instalaciones de transferencia intermodal son escasas (Arcadis- Jesyca, 2015).

El modo marítimo representa para Colombia la principal conexión con las distintas economías del mundo. Más del 96% del comercio exterior se realiza a través del modo marítimo, y en este segmento, entre 2010 y 2017 se han invertido más de \$5,4 billones de 2017 en modernización de equipos, ampliación o construcción de infraestructura, lo que significó un aumento del 45% de la capacidad portuaria.

En lo relacionado con el modo aéreo, Colombia se encuentra entre los 10 primeros países del mundo con mayor crecimiento de pasajeros y carga proyectado (7,1 %) en el periodo 2016-2040, y los aeropuertos de Bogotá, Rionegro, Cali y Barranquilla movilizaron el 99% de la carga aérea de comercio exterior, lo que demanda la constante evolución del sector aéreo en el país.

Finalmente, pero no menos importante, la edad del parque automotor incide en los bajos niveles de productividad y un aumento en los costos logísticos. En términos de la eficiencia en la operación, la productividad del parque automotor de carga en Colombia es menor a la de otros países de América Latina.



Objetivo 1: desarrollo y promoción del plan maestro de transporte hacia una intermodalidad eficiente

A través de este objetivo se busca fortalecer el proceso de planeación y estructuración de alto nivel del sector transporte, por medio de mejoras en la construcción y priorización de bancos de proyectos y búsqueda de nuevas fuentes de pago, así como desarrollar una estrategia que incentive el transporte intermodal, en la que se evalúen las condiciones para la prestación del servicio, costos, tiempos y aspectos regulatorios que promuevan el desarrollo de esta actividad.

↗ Logros destacados

Teniendo en cuenta las metas que se tienen a corto, mediano y largo plazo para el sector transporte, de conformidad con el Plan Maestro de Transporte Intermodal y las recomendaciones derivadas de los módulos I y II del PMTI (enfocados en infraestructura y logística respectivamente), actualmente se está trabajando en lograr

los siguientes hitos:

- Propuesta de lineamientos de política para accesos y pasos urbanos, la cual se está elaborando por parte del sector transporte y se presentará al Departamento Nacional de Planeación una vez esté finalizada.
- Análisis jurídico, financiero y técnico para establecer la viabilidad de aplicar en Colombia el Valor Residual de Concesiones.
- Estructuración de un proyecto piloto de cobro de Contribución Nacional de Valorización, aplicable a un proyecto de infraestructura de transporte previamente seleccionado por las entidades del sector. A este respecto, se cuenta con un proyecto de documento CONPES de política para la aplicación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), el cual está siendo revisado por la secretaría técnica de dicho organismo y un proyecto de decreto reglamentario, el cual se encuentra en una fase de análisis conjunto entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.



Objetivo 2: reactivación del transporte ferroviario como motor de desarrollo de las regiones.

Este objetivo consiste en establecer e implementar la política nacional de reactivación y consolidación del transporte ferroviario de carga.

➤ Logros destacados

Se logró la consolidación de la operación comercial y multimodal en los corredores férreos Bogotá – Belencito y La Dorada – Chiriguana, este último conectando la carga con el corredor Chiriguana – Santa Marta; en el último año se movilizaron aproximadamente 60.000 toneladas de productos como cemento, palanquilla de acero, café y bebidas entre otros. Estas vías férreas tienen capacidad anual para movilizar 3 millones de toneladas en el corredor Bogotá - Belencito y 5 millones de toneladas en el corredor La Dorada - Chiriguana.

El tránsito de estos productos demuestra el gran potencial que tiene el transporte multimodal en Colombia y cómo la red férrea nacional está preparada para recibir cualquier tipo de mercancías, principalmente de grandes volúmenes, que, por lo general, tienen vocación férrea.

En este sentido, se adjudicó el mantenimiento y conservación de la vía férrea en los 558,3 kilómetros del corredor La Dorada (Caldas) – Chiriguana (Cesar) y los 308,3 kilómetros del corredor Bogotá – Belencito (Boyacá). El contrato de obra pública tendrá una duración de 12 meses, contados a partir del 1 de agosto de 2019 y del valor total, \$51.300 millones aproximadamente se destinarán al corredor La Dorada – Chiriguana que incluye el tramo Puerto Berrio – Cabañas y el ramal de Puerto Capulco y \$44.700 millones aproximadamente, al Corredor Bogotá – Belencito que incluye el tramo La Caro – Ziquirá.

Además de ello, se espera destinar anualmente por lo menos el 5% de los recursos de inversión del Presupuesto General de la Nación del sector transporte al modo férreo.

➤ Gestión relevante

- El Sector Transporte, junto al DNP, participa activamente en las mesas del modo férreo, en las cuales se analizan las diversas problemáticas y se realizan las coordinaciones interinstitucionales del caso. Así mismo, se participa activamente en la elaboración del Plan Maestro Férreo, el cual se espera esté listo en noviembre de 2019.

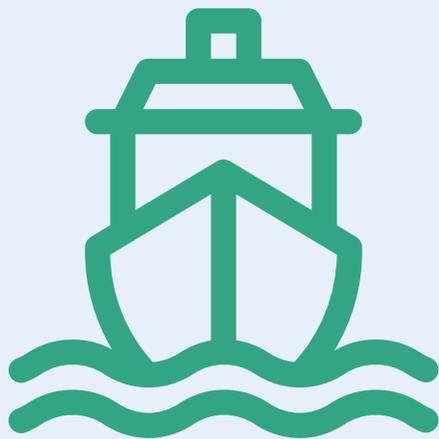
➤ Retos

- Pasar de 420 km a 1.077 km de red férrea con operación comercial activa.

INVERSIÓN

Más de \$96.000 millones para mantenimiento y conservación de la vía férrea en el **corredor La Dorada (Caldas) – Chiriguaná (Cesar) y Bogotá – Belencito (Boyacá)**.





Objetivo 3: Aprovechamiento de la red fluvial para el posicionamiento del modo

Pretende la implementación del Plan Maestro Fluvial, con el fin de desarrollar y promocionar las ventajas del modo en un esquema de transporte intermodal.

➤ Logros Destacados

Programa “Colombia Fluvial”

Lograr la conectividad con la Colombia profunda, es decir con la Colombia para la cual el río es el único medio de transporte, requiere la implementación de un desarrollo de infraestructura multimodal en los primeros afluentes del país, con énfasis en el modo fluvial.

Para ello se estructuró el programa “Colombia Fluvial” que busca la atención de muelles, obras de encauzamiento y de protección, con las que se promoverán la competitividad fluvial, beneficiando directamente a las comunidades apartadas,

desatendidas por años y sin presupuesto suficiente para 24.000 km de red fluvial (a cargo del INVÍAS).

El programa “Colombia Fluvial” estimado en \$500.000 millones, iniciará su primera fase en 2019 y para ello se gestionaron y asignaron recursos a la entidad por valor de \$10.000 millones en la actual vigencia, para el cuatrienio se programó meta de construcción de 9 muelles fluviales⁹.

9 Los cuales son: (1) Mantenimiento del muelle de Leticia, Amazonas, (2) Mantenimiento muelle La Esmeralda, Municipio de Puerto Asís, Departamento del Putumayo, (3) Construcción muelle Pié de Pató, Chocó, (4) Construcción muelle de Piñuña Negro, departamento de Putumayo, (5) Obras de mantenimiento en el muelle de Cabuyaro – Meta, (6) Construcción del muelle de Curbaradó – Municipio del Alto Baudó – Chocó, (7) Mantenimiento del muelle la Banqueta, (8) Mantenimiento del muelle Puerto Leguízamo. Putumayo y (9) Mantenimiento del muelle Puerto Careño-Vichada.

A 30 de abril del año en curso se tuvo un avance del 33% en la construcción muelle de Piñuña Negro, departamento de Putumayo, se adelantaron obras de mantenimiento del río Salaquí, cuenca del río Atrato, municipio de Riosucio – Chocó y se estaba estructurando la construcción del muelle de Tarapacá en Leticia - Amazonas.

INVERSIÓN

El costo estimado del programa es de **\$500.000 millones** para promover la **competitividad fluvial** y la **integración de todo el territorio nacional**.

Navegabilidad del Río Magdalena

El mantenimiento del canal navegable del río Magdalena permitió, en el año 2018, el transporte de 3,13 millones de toneladas y movimiento de 11,3 millones de toneladas de carga en la zona portuaria de Barranquilla. Para el 2019, entre enero y mayo, el transporte de carga fue de 1,2 millones de toneladas y el movimiento fue de 4,6 millones de toneladas de carga.

INVERSIÓN

Para el periodo comprendido entre el mes de **agosto de 2018 y el 31 de Marzo de 2019**, se hicieron inversiones para el mantenimiento del canal navegable del río Magdalena por valor de **\$17.052 millones**, **manteniendo navegable el Río Magdalena**.



En abril de 2019, el Banco Interamericano de Desarrollo – BID – aprobó un paquete de USD\$400.000 para financiar actividades de temas fluviales priorizadas entre muchas iniciativas del Ministerio y sus entidades adscritas, para responder a las necesidades de la red fluvial. Esta cooperación técnica no reembolsable promoverá que el transporte en la red fluvial, se fortalezca a través del impulso de la navegabilidad del río Magdalena y el fortalecimiento de la infraestructura de muelles desde el punto de vista normativo y reglamentario y en el fortalecimiento institucional de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena - Cormagdalena.

En este sentido, son cinco los proyectos que inician su ejecución durante el mes de julio:

- Diseño y modelación hidráulica para las obras de encauzamiento en el río Magdalena, cuyo objetivo es usar la modelación computacional para el comportamiento hidráulico y morfológico del canal navegable y después de los sedimentos en el tramo de intervención entre Barrancabermeja y San Pablo.
- Diseño de un proyecto tipo para la construcción de muelles fluviales para contar con un estándar de condiciones mínimas de prestación de servicio, dotación y calidad para todo el territorio nacional.



- Revisión, actualización y diseño de reglamentación para la autorizar la operación de los pequeños puertos, muelles, embarcaderos y bodegas garantizando un óptimo funcionamiento y el transporte de mercancías peligrosas en este modo (incluyendo el mercurio).
- Definición del modelo de concesión portuaria fluvial en el cual se hará una propuesta del modelo de operación, tarifas y contraprestación.

- Fortalecimiento institucional de Cormagdalena, en respuesta a la necesidad de articulación con otros sectores y afianzar su rol en el desarrollo sostenible del río.

A este respecto, es importante resaltar los avances en la estructuración y mejoramiento de la nueva APP para la recuperación de la navegabilidad del Río Magdalena:

- Ajuste lineal de la inversión presupuestada, lo cual implica que se atenderán los puntos más críticos del río.
- Validador socioeconómico y técnico a través de dos (2) convenios de cooperación entre Cormagdalena y la Universidad del Norte
- Validador socio-ecosistémico y técnico a través de un (1) convenio de cooperación entre Cormagdalena y el Instituto Alexander Von Humboldt.

Proyecciones de Cormagdalena prevén que, con la nueva APP, se aumente a 6 millones de toneladas de carga anuales transportadas por el río en el 2023.

En materia de estructuración del nuevo plan de dragados, se tienen avances respecto a:

- Suscripción de un convenio con ECOPETROL, por medio del cual se desarrollarán actividades para la ejecución del Plan de dragado y se acordará operar conjuntamente la draga de Cormagdalena en la zona del Canal de la Armada, uno de los sitios críticos de atención de dragado en el Río Magdalena, muy importante por ser el punto de acceso a la refinería de Ecopetrol en Barrancabermeja.
- Se suscribió Contrato Interadministrativo con FINDETER para adelantar la ejecución del Programa de mantenimiento del canal navegable en el río grande de la Magdalena en los sectores del canal de acceso al puerto de Barranquilla, el canal del Dique y el sector comprendido entre Barrancabermeja y Pinillos, comprometiendo recursos por \$31.000 millones.

INVERSIÓN

Ejecución del Programa de mantenimiento del canal navegable en el Río Grande de la Magdalena por valor de **\$31.000 millones**

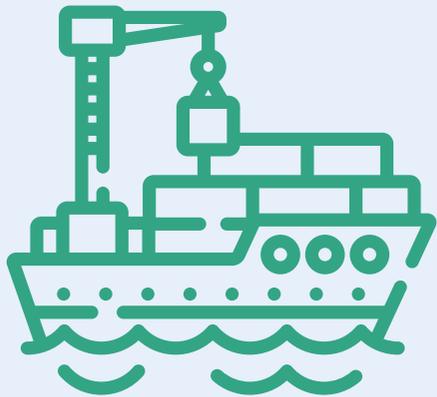
- También frente al Canal del Dique, se dio alcance del convenio entre La ANI, Cormagdalena y Fondo Adaptación que busca *“Aunar esfuerzos técnicos, administrativos y jurídicos entre la ANI y el Fondo orientados a la articulación de acciones para contratar la estructuración del esquema administrativo, financiero, técnico y jurídico para la construcción, operación y man-*



tenimiento del proyecto de “Restauración de Ecosistemas Degradados del Canal del Dique”, mediante la transferencia de conocimiento en la aplicación de las metodologías necesarias para la maduración del mismo”, con lo cual la ANI ahora lidera la estructuración del proyecto.

➤ Gestión relevante

- Se continuó con la modernización de sociedades portuarias regionales de Buenaventura, Cartagena y Santa Marta, y de terminales especializados en zonas portuarias del País. Con el Plan Nacional de Desarrollo en materia de puertos se establecieron lineamientos para contar con trámites ágiles que permitan un desarrollo portuario adaptable a los mercados internacionales. Se ejecutan US\$ 6,1 millones de dólares en las zonas de uso público lo que aumenta el nivel de eficiencia portuaria como una respuesta efectiva ante un
- mercado en proceso de cambio.
- En el marco de las competencias de la Superintendencia de Transporte se ha llevado a cabo la identificación de la infraestructura fluvial no concesionada a nivel nacional y se ha procedido a oficiar a las entidades gubernamentales y/o municipales competentes, a efectos de iniciar la formalización de los mismos. Una vez adelantado este primer paso, las entidades competentes podrán avanzar en la construcción, mantenimiento o mejora de muelles fluviales.
- La Superintendencia de Transporte, diseñó la campaña denominada “Transporte marítimo y fluvial + formalización”, que tiene como objetivo socializar y dar a conocer la normatividad fluvial vigente en aras de fomentar la prestación del servicio dentro del marco de legalidad, seguridad, eficacia, calidad y eficiencia. La expectativa de la Superintendencia, es que por medio de la campaña aumente el número de las empresas y embarcaciones registradas.
- Así mismo, se adelanta el análisis de la carga transportada de las sociedades portuarias fluviales por medio del boletín estadístico de tráfico portuario. Se llevará a cabo el análisis y publicación de estadísticas de eficiencia portuaria dentro de las cuales, las toneladas de carga transportada, será una métrica que servirá para las entidades competentes y el mercado en general para la toma de las respectivas decisiones.
- En materia de regulación, fue acordada entre los actores relevantes: Cormagdalena, Invías y Ministerio de Transporte, la resolución por medio de la cual se expide el Reglamento para la solicitud de autorización de construcción de obras en las riberas de los ríos o dentro de su cauce.



Objetivo 4: política portuaria: accesos marítimos y modos portuarios seguros y adaptados a los retos de comercio exterior.

Este objetivo busca fortalecer el sistema portuario colombiano, sus accesos y sus servicios marítimos, a través de la formulación de una visión de largo plazo del sector marítimo portuario que defina una institucionalidad eficiente y capaz de adaptarse a las necesidades de la industria marítima mundial, del comercio y del aparato productivo. Así mismo, busca definir las estrategias necesarias para garantizar eficiencia, actualización tecnológica y tarifas competitivas de los servicios que prestan las concesiones portuarias colombianas.

➤ Logros destacados

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y la Sociedad Puerto Bahía Colombia de Urabá – Puerto Antioquia, hacen realidad el proyecto que estará ubicado en el sector conocido como Bahía Colombia, corregimiento de Nueva Colonia del municipi-

pio de Turbo, a orillas del río León, y el cual prevé convertirse en una de las principales terminales multipropósito (carga general, contenedores, cereales, plátano, banano) con la movilización de 6,6 millones de toneladas de carga al año. En este contexto, Puerto Antioquia tiene proyectado un plan de inversiones de aproximadamente US\$300 millones para la construcción de la infraestructura que incluye entre otras obras: un muelle de 5 posiciones de atraque, un viaducto de doble calzada para el tránsito de tractocamiones entre la plataforma y el puerto en tierra, que permita la fluidez de hasta 8 tractomulas.

Se proyecta que la concesión tenga una duración de 30 años y el terminal portuario este diseñado para atender buques portacontenedores de hasta 366 metros de eslora y 13.000 TEUS, con una profundidad de 14,5 metros. El puerto estará conectado con los proyectos viales Autopista Mar 1 y Autopista Mar 2, y se especializará en carga general y de contenedores, donde se manejarán vehículos y productos como cereales, plátano y banano entre otros.

Puerto Antioquia se suma a las terminales portuarias del Caribe Colombiano y se convierte en la más cercana a los depar-

tamentos de Antioquia, Cundinamarca y el Eje cafetero, los cuales unidos generan el 70% del PIB del país. El proyecto cuenta con el apoyo de la Gobernación de Antioquia y la industria bananera de la región.

Será la firma colombiana PIO SAS (Puertos, Inversiones y Obras SAS) la que estará a cargo de su desarrollo en asocio con la Naviera Francesa CMA CGM S.A., operadora de más de 45 puertos en el mundo, junto a ellos también estará el sector bananero regional. La obra civil será desarrollada por un consorcio integrado por Eiffage Infraestructuras de Francia y Termotecnica Coindustrial de Colombia.

➤ Gestión relevante

- Cormagdalena ha realizado inversiones¹⁰ para el mantenimiento del canal de acceso al Puerto de Barranquilla por valor de \$10.797 millones. Entre agosto de 2018 y marzo de 2019, se han transportado un total de 7.097.257 TM, tal como se expone en la siguiente tabla:
- En lo concerniente a las concesiones portuarias, en la actualidad 17 concesiones se encuentran operando, 10 co-

INVERSIÓN

Para el periodo comprendido entre el mes de **agosto de 2018 y el 31 de Marzo de 2019**, se han realizado inversiones por **\$10.797 millones** para mantenimiento del canal de acceso al puerto de Barranquilla.

responden a las concesiones marítimas y 7 a concesiones fluviales.

- INVÍAS se encuentra adelantando procesos de estructuración para el mantenimiento del dragado de acceso al puerto de Buenaventura, dragado de mantenimiento del estero San Antonio, dragado de mantenimiento conexión marítima fluvial Boca El Roto y Boca Matutugo Golfo de Urabá.
- Adicionalmente, se realizó el dragado de mantenimiento al canal de acceso al Puerto de Tumaco, con una inversión de \$6.500 millones, que permiten recuperar la profundidad garantizando el ingreso de buques de mayor calado. Está en curso el proceso de contratación para los estudios y diseños que identifiquen las características técnicas y costos para la profundización de los accesos a este importante puerto.

- El Ministerio de Transporte, en conjunto con el INVÍAS, la ANI y la Supertransporte, elaboraron el documento diagnóstico y alternativas para la profundización del canal de acceso a Buenaventura, dado que se trata de una situación que debe resolverse en el corto plazo.

En virtud del cumplimiento del fallo de tutela- Sentencia STC568-2017 de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia- bajo el cual se ordenó a Cormagdalena realizar proceso de Consulta Previa al Consejo Comunitario de la Comunidad Negra de Pasacaballos, Cormagdalena adelantó el proceso consultivo con el Consejo Comunitario y las Asociaciones de Pescadores y Agricultores de la Comunidad Negra de Pasacaballos. El 26 de junio de los corrientes, se protocolizó la Consulta Previa lo que viabiliza el dragado en el Canal del Dique.

10 Para el periodo comprendido entre el mes de agosto de 2018 y el 31 de marzo de 2019



Objetivo 5: transporte aéreo, infraestructura y servicios.

A través de este objetivo se busca desarrollar políticas, planes, programas y proyectos integrados en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, transporte y logística para el sector aéreo.

Contempla impulsar las políticas, planes, programas y proyectos integrados en infraestructura aeronáutica y aeroportuaria, transporte y logística para el sector aéreo a partir de la Visión 2030 del Plan Estratégico Aeronáutico, bajo principios institucionales claros¹¹, sistemas competitivos, conectado, seguro y sostenible, soportado en una infraestructura renovada, una industria robustecida y un talento humano de excelencia.

11

En la medida en que el crecimiento dinámico de la demanda del transporte aéreo presenta proyecciones crecientes, se hace necesario garantizar la prestación del servicio de controladores de tránsito aéreo, bomberos, técnicos y todo aquel personal misional asociado a la operación, que asegure una óptima prestación de servicios

Logros destacados

Aeropuertos con obras de modernización

Puesta en servicio de las obras de ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional Camilo Daza, que sirve a la ciudad de Cúcuta. Este proyecto de modernización del aeropuerto, junto con la ampliación de la terminal y de la plataforma, son el estímulo del mercado en: frecuencias de vuelo, nuevas rutas hacia Panamá y Miami y la vinculación de nuevos operadores.

Las obras que se entregaron son la expansión de la terminal de pasajeros en cerca de 4.000 m², se habilitaron dos posiciones adicionales de parqueo para aeronaves, adicionales a las cuatro ya existentes. Se construyeron dos edificios nuevos para uso exclusivo de la Aerocivil, donde se encuentran dependencias administrativas, de soporte técnico e instalaciones de telecomunicaciones y se amplió el parqueadero público en aproximadamente 2.400 m². También se ejecutaron obras de urbanismo y mejoramiento de las vías de acceso.

INVERSIÓN

Obras en el **Aeropuerto Camilo Daza** por aproximadamente **\$38.900 millones.**

Se generaron aproximadamente **600 empleos**

Adicionalmente, en enero de 2019 entró en operación el hotel y el hipermercado del Centro de Servicios del Aeropuerto El Caraño de la ciudad de Quibdó. El hotel tiene 50 habitaciones en un área de 3.707 m² y el almacén de gran superficie tiene un área de 3.365 m².

INVERSIÓN

Centro de Servicios del **Aeropuerto El Caraño** de la ciudad de Quibdó por un valor aproximado de **\$45.000 millones.**

Se generaron aproximadamente **150 empleos**, entre directos e indirectos.

En el Aeropuerto Ernesto Cortissoz que sirve a la ciudad de Barranquilla, se pusieron en servicio cinco (5) nuevas salas de abordaje y seis (6) puentes de acceso al avión de última generación, como parte del proceso de modernización del aeropuerto. Las nuevas áreas cuentan con una infraestructura acondicionada para lograr una mejor experiencia a los pasajeros que se movilizan por esta terminal aérea.

INVERSIÓN

Obras en el **Aeropuerto Ernesto Cortissoz** por aproximadamente **\$30.000 millones.**



Se terminó la etapa de modernización y expansión del Aeropuerto El Dorado de Bogotá, establecida en el contrato de concesión. El área de la terminal de pasajeros quedó de 224.260 m² aprox., la plataforma de parqueo de 14.080 m² y 39 posiciones de parqueo con puente de abordaje. La nueva infraestructura potenciará sustancialmente la operación del lado aire del aeropuerto, los aviones demorarán menos tiempo en las pistas luego de aterrizar y tendrán a su alcance más calles de rodaje que les permitirán llegar más rápido a la plataforma y a sus estaciones de parqueo, lo que se traduce en ahorros de tiempo para los viajeros y aerolíneas.

Se terminaron las obras de ampliación de las salas de embarque y de llegadas internacionales del Aeropuerto Internacional Rafael Núñez de Cartagena con una inversión total de \$1.812 millones.

Se consolidó el compromiso entre el Gobierno Nacional y las entidades territoriales en Caldas para el desarrollo del nuevo Aeropuerto del Café que implicará inversiones cercanas a los \$420 mil millones.

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) aprobó la factibilidad de los proyectos de iniciativa privada así:

IP Aeropuertos del suroccidente colombiano:

Tiene por objeto la “Administración, adecuación, modernización, expansión, operación, explotación económica, mantenimiento y reversión de los Aeropuertos Alfonso Bonilla Aragón de Palmira, Valle del Cauca (y que sirve a la ciudad de Cali), El Edén de Armenia, Quindío, Benito Salas de Neiva, Huila, Perales de Ibagué, Tolima y Gerardo Tobar de Buenaventura; y si resulta financiera y operativamente viable, otro u otros aeropuertos del suroccidente colombiano”. Al respecto se identificaron sinergias entre aeropuertos y selección de los mismos, se han estudiado los aeropuertos del entorno y del eje cafetero y se ha llegado a la conclusión de que existen sinergias potenciales entre los aeropuertos principalmente entre el Alfonso Bonilla Aragón de Palmira que sirve a la ciudad de Cali y el aeropuerto Gerardo Tobar López de Buenaventura, que se pueden gestionarse de forma conjunta para crear valor y potenciar el tráfico del grupo de aeropuertos.

IP Aeropuerto Gustavo Rojas Pinilla de San Andrés y El Embrujo de Providencia

Tiene por objeto el “Desarrollo de un proyecto de asociación público-privada de

iniciativa privada sin recursos públicos, con la finalidad que el concesionario realice la financiación, diseño, construcción, modernización, operación y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria tanto del lado aire como del lado tierra, de los Aeropuertos Gustavo Rojas Pinilla en San Andrés y El Embrujo de Providencia”. Los beneficios de los aeropuertos de esta IP, entre otros, son: construir y dotar la infraestructura necesaria para la operación aeroportuaria. La construcción de una nueva terminal de pasajeros, mejoraría la eficiencia y comodidad de todas las operaciones que se lleven a cabo dentro del aeropuerto tanto por parte de los usuarios como del concesionario.

IP Aeropuerto Rafael Núñez de Cartagena

Tiene por objeto la “Estructuración, diseño y construcción de: calle de rodaje, ampliación de plataforma, terminal, puentes de abordaje mantenimiento de la infraestructura del Aeropuerto Rafael Núñez”, esta IP busca que en un horizonte de tiempo se movilicen 8,5 millones de pasajeros, se construya una calle de rodaje, se amplíe la terminal internacional y las plataformas y se pase a 185 unidades de parqueadero nuevas y 5 puentes de abordaje nuevas.

Aeropuertos no concesionados mejorados en su infraestructura física

Se mejoró la infraestructura física aeroportuaria en aeropuertos no concesionados en San Andrés, Providencia, Puerto Leguízamo, Necoclí (Antioquia), Vigía del Fuerte (Chocó), Neiva (Huila) y Pereira (Risaralda), así como en Leticia (Amazonas), Pasto (Nariño), Armenia (Quindío), Popayán (Cauca), Pitalito (Huila) y Pereira (Risaralda), aeropuertos en los cuales continúa el mejoramiento.

INVERSIÓN

Mejoramiento de infraestructura en **aeropuertos no concesionados** por un valor aproximado de **\$530.000 millones.**

A continuación se detallan algunas de las obras adelantadas y en desarrollo:

Aeropuerto de Leticia

- Construcción nuevo terminal de pasajeros módulos 1, 2 y 3. (100%)
- Construcción Terminal de carga 100%
- Mejoramiento de la pista (50%)
- Construcción nueva Torre de control (100%)
- Plataforma (Área disponible) 100%
- Cuartel de bomberos

Aeropuerto de Pasto

- Construcción terminal y torre de control – Obra civil (100%)
- Edificio Administrativo y vía alterna de acceso – Obra civil (100%)
- Actualmente se adelantan los estudios y diseños para la puesta en funcionamiento del terminal, torre de control, cerramiento, obras de infraestructura complementaria y construcción de plataforma (99%)

Aeropuerto de Armenia

- Estudios y Diseños de torre de control, plataforma y terminal (100)
- Construcción de la terminal internacional (27%)
- Mantenimiento de pista (100%), calles de rodaje (50%), terminal y zonas de seguridad.
- Construcción torre de control (65%)
- Ampliación de Plataforma (obras al 100%)

Aeropuerto de Popayán

- Se dio inicio a las obras del nuevo terminal; plataforma y torre de control; renovación y modernización del lado tierra del aeropuerto.

Aeropuerto de San Andrés y Providencia

- Adecuación de calles de rodaje (100%)
- Actualmente se adelantan obras de mantenimiento de Terminales.

Aeropuerto de Pitalito

Estudios y diseños y ampliación de plataforma. Actualmente se están iniciando obras en la ampliación de la plataforma.

Aeropuerto de Puerto Leguízamo

- Ampliación de la pista (100%)
- Estudios y Diseños, obras de plataforma de viraje y adecuación de canales (100%)

Aeropuerto de Necoclí

- Construcción de la Pista y Canalización (100%)

Aeropuerto Neiva

- Construcción de Plataforma de Viraje (100%)
- Ampliación de pista y franjas de seguridad (100%)

Aeropuerto de Pereira

- Puesta en operación y certificación del ILS del aeropuerto.

Conectividad – Nuevas rutas y frecuencias

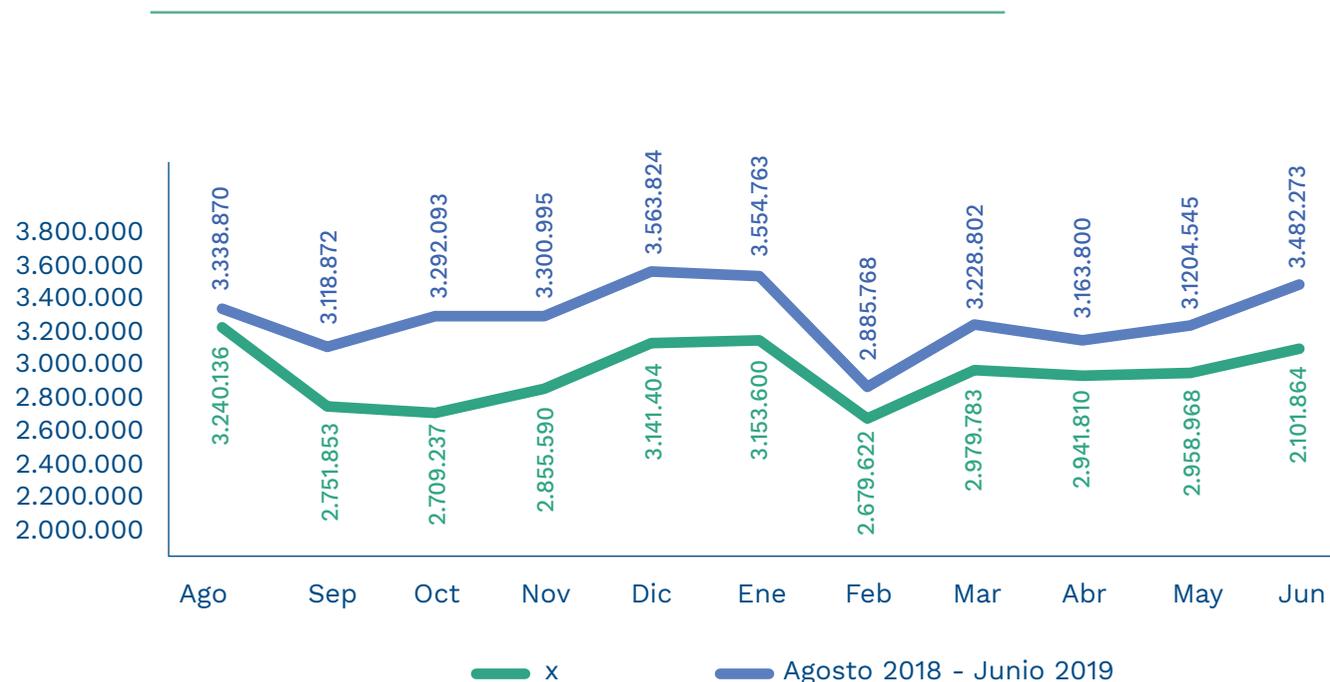
Se emitieron 36 vistos buenos por parte de la Aerocivil, 30 para nuevas rutas y 6 incrementos de frecuencia, éstos últimos así:

- Medellín – Aruba Medellín: 3 frecuencias semanales.
- Barranquilla – Aruba – Barranquilla: 3 frecuencias semanales.
- Cartagena – Aruba – Cartagena: 3 frecuencias semanales.
- Medellín – Curazao – Medellín: 2 frecuencias semanales.
- Buenos Aires – Bogotá – Buenos Aires
- Incremento de frecuencia de los vuelos semanales de Armenia: paso de 5 a 11.

Desempeño del transporte aéreo

El mercado de transporte aéreo de pasajeros presentó un crecimiento dinámico en el período de agosto de 2018 a junio de 2019, movilizandando un total de \$36,2 millones de pasajeros, frente a 32,5 millones de pasajeros movilizandando para el mismo periodo de agosto 2017 a junio de 2018, lo que representa un crecimiento aproximado del 12,3%.

◇ Gráfica Pasajeros movilizados agosto-2018- junio 2019 Vs agosto 2017 junio 2018



Fuente: Aerocivil

INVERSIÓN

En el marco de este **programa de modernización de vehículos** se prevén créditos blandos con tasas inferiores al **12% anual**, con Bancóldex y Findeter, por aproximadamente **\$600.000 millones**.

Estas cifras reflejan el impacto generado por la aplicación de la política aerocomercial nacional e internacional relacionada con los instrumentos bilaterales suscritos, autorización de nuevas rutas al interior y al exterior del país, incremento de frecuencias de algunas aerolíneas y a la conectividad.

Frente al mercado de carga se mantuvo la movilización de alrededor de 760.000 toneladas para el periodo en mención.

Acuerdos celebrados en materia aerocomercial

Con el objetivo de incrementar el número de acuerdos celebrados en materia aerocomercial con otros países, la Aerocivil ha venido avanzando en la suscripción de convenios en el marco de la política hacia los cielos abiertos. En el período agosto-diciembre de 2018 se suscribieron dos (2) Acuerdos bilaterales de transporte aéreo (Finlandia y Cuba).

Adicionalmente en el marco de la XI Versión de la Conferencia de las negociaciones aéreas de la OACI- ICAN 2018, realizada entre el 10 y 14 de diciembre del 2018, Colombia suscribió 14 nuevos instrumentos bilaterales y se modernizaron 7 acuerdos, mejorando sustancialmente la conectividad de Colombia con el mundo y orientando la flexibilización de la política aerocomercial internacional hacia los cielos abiertos. Los resultados de la Con-

ferencia ICAN 2018 se resumen de la siguiente manera:

- Se consensuaron 14 nuevos Acuerdos de Servicios Aéreos así:
 - Europa (Grecia, Italia, Países Escandinavos: Suecia, Noruega, Dinamarca).
 - América Central y el Caribe (Bahamas y Jamaica)
 - América del Sur (Guyana)
 - África (Cabo Verde, Etiopía, Kenia, Marruecos, Ruanda, Seychelles)
- Se modernizaron (5) instrumentos bilaterales a saber: Brasil, Portugal, Suiza, Estados Unidos y Holanda. Adicionalmente, se suscribieron nuevos Acuerdos de Servicios Aéreos – ASA - con Arabia Saudita, Australia (febrero de 2019) y Antigua y Barbuda (junio de 2019).
- Por otra parte, en el marco de la Decisión 582 de la Comunidad Andina de Naciones en el mes de julio se proyecta suscribir Memorando de Entendimiento que amplíe y modernice las relaciones aerocomerciales.

Promoción y suscripción de Convenios de Cooperación Internacional

Se superó el rezago en la promoción y suscripción de Convenios de Cooperación Internacional, con la firma de seis (6) Acuerdos de Cooperación Técnica con

Brasil, Argentina, Alta - Asociación Latinoamericana de Transporte Aéreo, ACI - Airports Council International, Reino Unido y Ecuador.

A través de estos Acuerdos se fortalece la competitividad del País y se apoyan los países mediante Asistencia Técnica y colaboración mutua en los diferentes programas de seguridad operacional (control, vigilancia y certificación de aeródromos, aeronavegabilidad, operaciones y licenciamiento de personal) y de la aviación civil, regulación, fortalecimiento institucional y temas relativos al medio ambiente, entre otros.

Adopción de la política Aerocomercial de Colombia

Colombia ha venido avanzando en la flexibilización de la política hacia los cielos abiertos. En ese sentido el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, que en el “Pacto transversal por el Transporte y Logística para la competitividad y la integración regional”, señaló como política del sector aéreo la Visión 2030 del Plan Estratégico Aeronáutico de movilizar 100 millones de pasajeros año y duplicar el transporte de carga de 2017, soportado en 7 ejes temáticos uno de los cuales es la conectividad.

Este eje tiene como objetivo la construcción de redes de servicios de transporte aéreo eficiente que conecte las regiones del país, con los principales centros



de producción y de consumo nacional y mundial, en articulación con territorios, gobiernos y poblaciones y en desarrollo el mismo se adoptó la Política Aerocomercial de Colombia para los servicios de transporte aéreo internacional y carga para el periodo 2019 – 2022.

Fortalecimiento de la política aérea nacional e internacional

Se continúa de manera permanente con el fortalecimiento de la política aérea nacional e internacional relacionada principalmente con la apertura de nuevos mercados alcanzando los siguientes logros:

- Celebración de cuatro (4) audiencias públicas para el ingreso de nuevas empresas en los meses de agosto y noviembre de 2018 y febrero y mayo de 2019.
- Se realizaron cuatro (4) mesas de conectividad regional aérea en Villavicencio, Cauca, Nariño y Tolima, con la participación de autoridades locales, cámaras de comercio, gremios económicos y operadores; e objetivo de las mesas es incentivar nuevas rutas y frecuencias en estos departamentos del país.

Fortalecimiento de la normatividad Aeronáutica

Como parte del proceso de armonización de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia – RAC - con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos – LAR, se

armonizaron siete (7) Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC con los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos - LAR, entre los que se destacan regulaciones para la operación de explotadores extranjeros, requisitos de operación nacional e internacional para servicios Regulares y No regulares y Reglas Generales de vuelo y operación. En total se han armonizado 34 de 40 reglamentos previstos.

Por otra parte, Aerocivil expidió la Resolución 0280 de 2019 por la cual se adoptan medidas tendientes a facilitar la conectividad aérea del país en las regiones apartadas, a través del servicio de aerotaxis.

Implementación de SIC Facilita

La Aeronáutica Civil realizó en el mes de septiembre de 2018 una alianza con la Superintendencia de Industria y Comercio para que los usuarios del transporte aéreo, puedan acudir a esta Superintendencia a fin de que sus inconformidades sean atendidas a través de la plataforma SIC Facilita. El Acuerdo incluye a todas las aerolíneas comerciales que ofrecen vuelos nacionales.

A través de la plataforma SIC Facilita los usuarios podrán colocar sus reclamaciones para ser atendidas de una manera más ágil, eficiente y en tiempos más cortos.

Reorganización del proceso de investigación de accidentes

En el año 2018 Aerocivil logró el año más seguro de la aviación civil en los últimos 10 años, reduciendo a 10 el número de accidentes en todo tipo de aviación, y una fatalidad, de una persona que no era usuaria del transporte aéreo:

◇ Fatalidades en accidentes aéreos en Colombia Todo tipo de aviación civil



Fuente: Aerocivil

Otros logros en materia de investigación de accidentes se resumen así:

- Se inició la ejecución del Proyecto de Inversión “Investigación de Accidentes”, que brinda recursos y capacidades a esta actividad.
- Se inició la investigación de incidentes graves ATS
- Se disminuyó sustancialmente el número de investigaciones pendientes de años anteriores. De 53 investigaciones que estaban pendientes al inicio de 2018, a la fecha quedan 11 pendientes de cierre.

Aseguramiento de la prestación de los servicios aeroportuarios

Se logró asegurar la prestación de los siguientes servicios aeroportuarios durante el período de gobierno:

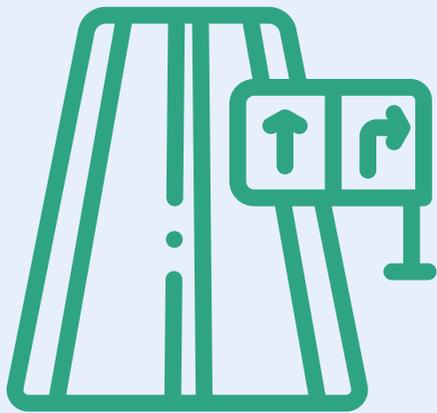
- Seguridad aeroportuaría – seguridad de la aviación civil
- Servicios de sanidad aeroportuaría
- Gestión del peligro aviario en el 80% de los aeropuertos de la entidad.
- Tratamiento de agua y residuos sólidos en todos los aeropuertos del país
- Adquisición de 14 máquinas de bomberos que resuelven la necesidad de equipos para los próximos 6 años y actualiza el parque de la entidad.
- Implementación de un sistema de vigilancia ambiental para el Aeropuerto Internacional El Dorado.

La prestación adecuada y eficiente de estos servicios se constituye en una garantía para la operación aérea segura.



➤ Retos

- Movilizar 100 millones de pasajeros al año y 1,5 millones de toneladas. En este sentido el Gobierno Nacional ha priorizado el desarrollo de mejoras en la infraestructura física de 10 aeropuertos no concesionados en el país para 2022., en conjunto con la implementación de soluciones en las principales terminales aéreas del país.



Objetivo 6: transporte carretero estratégico para la integración nacional, territorial y la competitividad.

Consiste en mejorar la calidad del transporte carretero, en términos de capacidad/estado de la infraestructura y de la prestación de servicios, para garantizar la conectividad entre centros de producción, distribución y consumo, así como la integración de los territorios.

➤ Logros destacados

Renovación del parque automotor de carga

La edad promedio del parque automotor en Colombia (18 años) es superior a la de otros países de la región, lo cual es el re-

sultado de la ausencia de medidas y políticas públicas que impulsen la renovación de la flota y el uso de tecnologías limpias. Según el RUNT existen en Colombia 119.517 vehículos de transporte de carga con un peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas que realizan el transporte de mercancías de puertos a las ciudades. De estos vehículos, cerca de 56 mil, tiene más de 20 años de antigüedad, representando el 47% del parque automotor.

Con el fin de promover la modernización de los vehículos de carga, se diseñó y puso en marcha el **Programa de Modernización de Vehículos de Carga** el cual promueve la modernización de los vehículos de esta modalidad. El programa aplica para vehículos de carga con una antigüedad igual o superior a 20 años y peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas (no se consideran los vehículos mencionados en el decreto 1079/15, art. 2.2.1.7.1).



Según el RUNT en la actualidad hay en Colombia

 **119.517**
vehículos de transporte de carga  Con más de **10,5 ton**

103.580
Vehículos públicos

 **86,7%**



15.937
Vehículos particulares

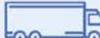
13,3% 

42,89%

del parque automotor,
objeto de este programa



+20 años

(51.265 vehículos)   

Con esta iniciativa, los transportadores podrán acceder a una serie de beneficios planteados en 4 alternativas de modernización, que de manera integral permitirán un mejoramiento sostenido de la productividad individual y colectiva del sector, así:

◇ Alternativas modernización

Alternativa 1

Reconocimiento económico del 100%

Alternativa 2

Reconocimiento económico del 50% y renovación vehicular con exención del IVA

Alternativa 3

Reconocimiento económico del 40% para vehículos no activos

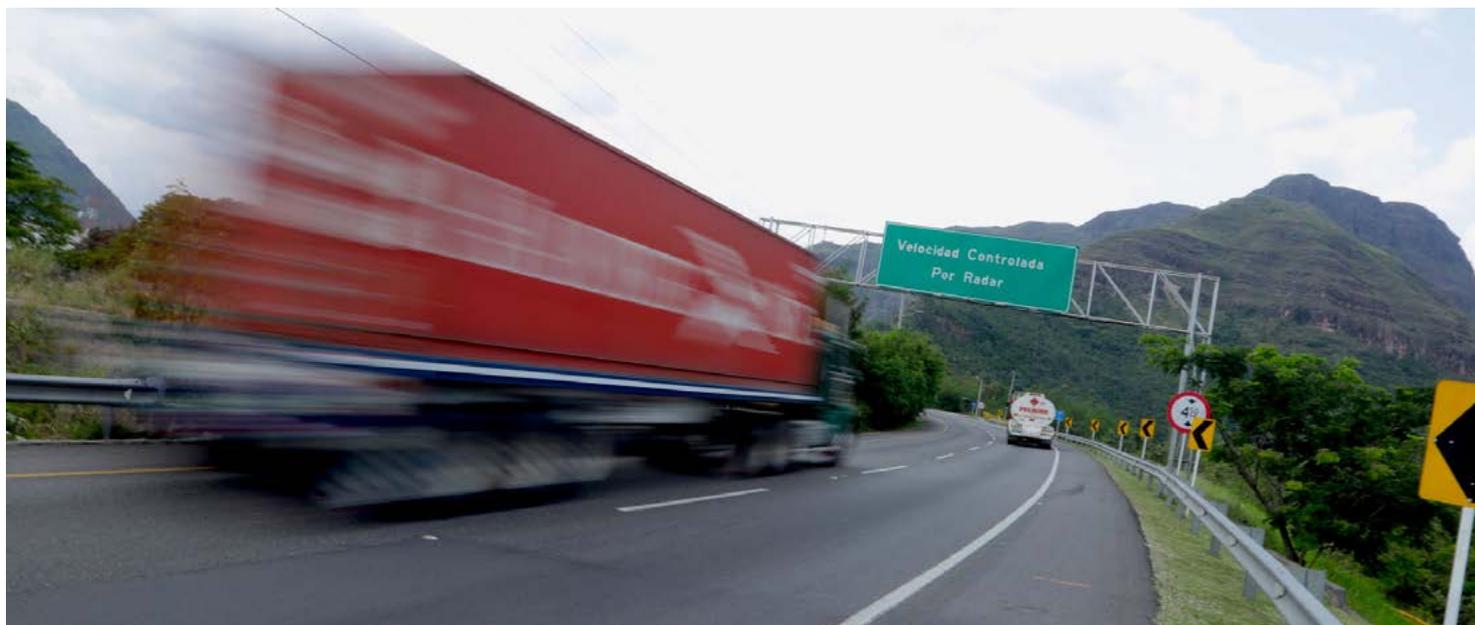
Alternativa 4

Reposición con exención del IVA, sin contribución del 15%

Además, se establecieron criterios de postulación que proscriben de facto la necesidad de intermediarios en cada una de las fases del proceso, procurando el acceso fácil, expedito y transparente de los beneficiarios.

Así mismo, se dispuso la creación de un fondo para la modernización al que le serán asignados recursos por el orden de 260.000 millones de pesos con el que se busca la continuidad y sostenibilidad del programa. Dicho fondo será administrado mediante una fiducia en concordancia con el principio de legalidad para la gestión transparente y ágil de los recursos destinados para este fin. Ya se encuentra en estructuración la fiducia pública y se estima su adjudicación en el mes de noviembre.

El programa de modernización tendrá un impacto directo y sostenido en el mejoramiento de la calidad del aire y gases efec-



to invernadero, sumado a la reducción de los siniestros viales por fallas mecánicas.

En el mismo sentido, se expidió el CONPES 3963 de junio de 2019 “Política para la Modernización del sector transporte automotor de carga” cuyo objetivo es “Modernizar el parque automotor de carga con PBV superior a 10,5 toneladas, reduciendo la edad promedio de 18 a 15 años, con el fin de aumentar la productividad del sector y disminuir las externalidades negativas, por medio de un programa para incentivar la desintegración de vehículos de transporte de carga antiguos, el acceso a la adquisición de nuevos vehículos de carga, la entrada de nuevas tecnologías

de los vehículos de transporte de carga y la flexibilización del proceso de habilitación de PPVTC como empresas de transporte, de manera que la renovación de los equipos de transporte sea sostenible en el largo plazo”.

Se expidió el Decreto 1120 de junio de 2019, “Por el cual se modifican unos artículos de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte”, teniendo como fin establecer los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con peso bruto vehicular (P.V.B)

INVERSIÓN:

En el marco de este programa de **modernización de vehículos** se prevén créditos blandos con **tasas inferiores al 12% anual**, con Bancoldex y Findeter, por aproximadamente **\$600.000 millones**

superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos.

Así mismo, se cuenta con proyecto de resolución para reglamentar el Decreto 1120 de 2019, el cual se estima será publicado para comentarios a finales de julio 2019.

De manera complementaria, se encuentra en trámite el proyecto de decreto que reglamenta exención de IVA para la renovación de la flota, el cual ya recibió comentarios por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.

Por otro lado, en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 se incluyó la siguiente proposición para la creación de un fondo para la modernización del parque automotor de carga, la cual ha pasado el primer de cuatro debates en el Congreso de la República, para su aprobación final como ley hasta junio 2019:

“ARTÍCULO 307°. FONDO NACIONAL DE MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA. Créase el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, como un patrimonio autónomo constituido mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil por parte del Ministerio de Transporte, con el objeto de financiar el programa de modernización del parque automotor de carga.

El Fondo se financiará con: i) el saldo de los recursos pendientes por ejecutar del

“Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga”; ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga y/o del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial; iii) los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales; y, iv) los recursos que de manera subsidiaria aporte el Gobierno nacional de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Este Fondo es un avance facilitador de la mayor importancia. De hecho, asegura la sostenibilidad y la facilidad de uso de los recursos que lo nutren en el esfuerzo de modernización de la flota de carga en Colombia.

Es importante resaltar que las medidas y avances anteriores fueron socializados y construidos de la mano de los actores del mercado. Se contó además con el acompañamiento técnico del Banco Interamericano de Desarrollo, que apoyó el desarrollo del documento técnico soporte, fundamental para la estructuración integral del este nuevo programa.



Normalización de las omisiones en el registro inicial de las matrículas de los vehículos automotores.

A través de estas acciones el Ministerio busca la normalización de los vehículos de servicio público y particular de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial, en consecuencia se expidió el Decreto 632 del 12 de abril de 2019, por medio del cual se establecen medidas especiales y transitorias para la normalización del registro inicial de vehículos de carga con omisión en la matrícula y se publicó para comentarios el proyecto de resolución con cual se reglamenta el Decreto en mención.

Este proyecto de Resolución, mediante el cual reglamentará el trámite de normalización de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en el su registro inicial, y hayan sido matriculados entre el 2 de mayo de 2005 y la fecha de publicación de la respectiva normativa, establece que para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe del vehículo podrá:

- Normalizar por Desintegración: consiste en la posibilidad que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio público o particular de carga, subsane las omisiones

presentadas en su registro inicial, realizando el proceso de desintegración de otro vehículo de transporte carga del mismo servicio del vehículo a normalizar y que cumpla con las equivalencias establecidas en el Decreto 1079 de 2015.

- Normalizar por Cancelación del Valor de la Caución: consiste en la posibilidad que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio público o particular de carga, subsane las omisiones presentadas en su registro inicial, cancelando el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo, debidamente indexada según corresponda, valores que igualmente se aplicarán para los periodos en los cuales no era exigible la caución.

- Normalizar con Certificado de Cumplimiento de Requisitos- CCR: consiste en la posibilidad que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio público o particular de carga, subsane las omisiones presentadas en su registro inicial, utilizando los certificados de cumplimiento de requisitos que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo transporte de carga.

Por último los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de transporte de carga de servicio público o particular que presenten omisiones en el trámite de registro inicial podrán normalizarlas de acuerdo con lo establecido en la iniciativa, dentro del término de dos (2) años contados a partir de la publicación de la misma.



Control a los vehículos con omisión en su registro inicial

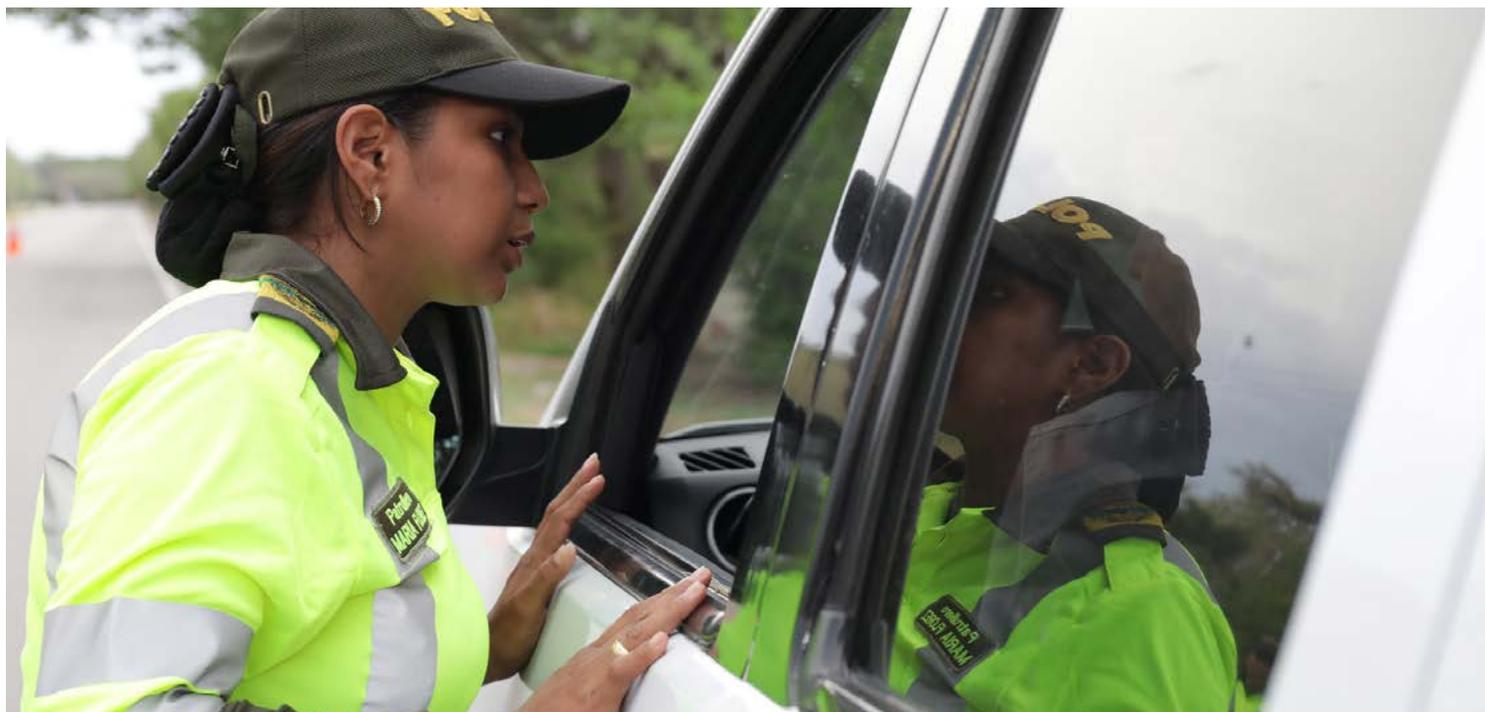
Con la firme determinación de luchar contra la ilegalidad en el servicio de transporte de carga se publicaron a mayo de 2019, tres (3) listados de los vehículos con presunta omisión en su registro inicial, adicional al listado ya en firme de vehículos que han sido marcados en el RUNT y en la plataforma del Registro Nacional de Despachos de Carga como mal matriculados.

En el siguiente cuadro se aprecia la cantidad de vehículos que han sido publicados:

◇ Vehículos publicados

Tipo	Mes publicación	Vehículos relacionados	Año evaluado
Con omisión	nov-18	1.857	Varios
Presuntos	feb-19	1.738	2012-2018
Presuntos	abr-19	1.242	2011
Presuntos	may-19	1.537	2009-2010
Total		6.374	

Fuente: Ministerio de transporte.



Los vehículos con omisión se encuentran con anotación tanto en el RUNT como en RNDC como mal matriculados, en consecuencia tienen restricciones para la movilización de carga, mientras que los presuntos tienen un mes de plazo, a partir de su declaratoria como tal, para aclarar su situación antes de tener su anotación en los sistemas.

A lo largo del año se continuarán publicando listados hasta lograr la depuración del total de vehículos de carga matriculados a partir de 2005.

Reactivación desarrollo red vial primaria concesionada

Las concesiones de 4G contratadas a partir del 2014, contaron con múltiples dificultades que afectaron la gestión contractual y paralizaron la ejecución de la mayoría de proyectos; al inicio del cuatrienio se tenían 6 proyectos de 4G funcionando bien y 3 a media marcha en consecuencia, se decidió la creación de una Sala de Reactivación Económica por parte del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura, encontrado la forma de gestionar debidamente los proyectos, adoptando las decisiones correspondientes y logrando articular las distintas entidades que intervienen en los proyectos de concesión, en aras de lograr su reactivación y dar solución a las problemáticas con que se encuentran.

Gracias a esta iniciativa se tiene activada la ejecución de 21 proyectos del programa de Autopistas de 4G y se trabaja en buscar soluciones definitivas a los 8 restantes. También se tiene disponible el 75% de la longitud predial requerida para la construcción de las 29 autopistas 4G, lo cual permite iniciar obras en el momento sin impedimentos de terrenos.

Así mismo, se logró que la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) emitiera tres licencias a los tramos de los proyectos de cuarta generación, per-

mitiendo reactivar los proyectos Accesos al Norte de Bogotá, Pasto – Rumichaca y Cúcuta- Pamplona; así como que expidiera acto administrativo para la modificación de la licencia para la construcción del proyecto OLA 1- Girardot – Honda – Puerto Salgar.

Se realizó la entrega y puesta en operación de la variante La Dorada – Puerto Salgar, del proyecto Girardot – Honda – Puerto Salgar, la cual está compuesta por 17 km de vía nueva en calzada sencilla, 3 intersecciones tipo glorieta (Purnio, Puerto Salgar y Korán) y el nuevo puente Puerto Salgar sobre el río Magdalena con una longitud total de 720 metros y una inversión de \$210.400 millones aprox.

Adicionalmente, se han logrado dos cierres financieros, uno del proyecto de segunda ola Bucaramanga-Barrancabermeja-Yondó (Ruta del Cacao), por \$1,68 billones, y otro del proyecto Autopista al Mar 1, por

Se desbloqueó el proyecto de 4G Villavicencio – Yopal, lo que permitió iniciar la etapa de construcción que incluye la doble calzada Villavicencio – Cumaral, Aguazul – Yopal y el nuevo puente del Charte.

Se terminó la construcción de 33,77 km de doble calzada nueva entre Malambo vía al mar y entre Villa Campestre y Las Flores, tramos correspondientes a la circunvalar de la prosperidad, que incluye adicional a la calzada dos (2) intersecciones con paso peatonal en Malambo y otra en Caracolí, siete (7) puentes vehiculares, cuatro (4) estaciones de pesaje, cada una con báscula estática y dinámica y dos (2) áreas de servicio. La inversión fue de \$550.200 millones.

INVERSIÓN

Nuevo **punto Salgar** sobre el río Magdalena con una inversión de **\$210.400 millones** aprox.

\$2,23 billones, que conectará a Medellín con la Costa Caribe -Urabá Antioqueño y la Costa Pacífica de Buenaventura. Para el mes de julio se prevé el cierre financiero del proyecto Pasto – Rumichaca, por \$1,8

billones, garantizando los recursos para la ejecución de las obras contempladas en el contrato de concesión y Autopista al Mar 2; durante el segundo semestre se prevé el cierre de los proyectos Puerta del Hierro – Cruz del Viso y Accesos Norte.

De manera complementaria, el Ministerio de Transporte creó el Gestor de Proyectos de Infraestructura (GPI) e instaló veedurías regionales en todo el país, permitiendo que la información pública de estos proyectos de importancia nacional esté al alcance de todos los interesados dando transparencia a las actuaciones y haciendo participe a la ciudadanía del seguimiento de éstos.

INVERSIÓN

La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) ha logrado **ahorrarle al Estado** cerca de **\$1,71 billones** en **pretensiones económicas presentadas por concesionarios** en 7 tribunales arbitrales, además ha obtenido **\$206 mil millones** en fallos a favor de la Entidad.

➤ Retos

- Reactivar y finalizar los proyectos de la red primaria intervenida bajo el esquema de concesión del Programa 4G, en consecuencia, se proyecta pasar de 29,6 km en 2017 a 563,5 km en 2022, un aumento porcentual de 1.800%.
- Aumentar los kilómetros de red 4G rehabilitada y mejorada de 370 km a 1.773 km.

➤ Gestión relevante

- En el proyecto Neiva – Espinal – Girardot se ejecutaron 15.7 km de rehabilitación, 8,4 km de construcción de segunda calzada y 3,5 km de vía nueva (par vial del Espinal). Estas obras se desarrollaron entre los municipios de El Espinal y Flandes en el departamento del Tolima y tuvieron una **inversión de \$92.663 millones**.
- Se inició la construcción de los 3,4 kilómetros de la variante de Chía en doble calzada, denominada **Carretera de los Andes**, con una inversión estimada de **\$119 mil millones** y las obras de mantenimiento periódico del antiguo corredor Devinorte.

- Terminación de la **segunda calzada del Puente Benito Hernández Bustos** que comunica a Cúcuta con Los Patios, en Norte de Santander. Esta obra tuvo una **inversión superior a los \$11.900 millones**, a su vez se iniciaron las obras de tres intersecciones viales que mejorarán la conexión de Cúcuta con el municipio de Villa del Rosario. Estas obras hacen parte del proyecto Área Metropolitana de Cúcuta. Se suscribió un convenio Interadministrativo de Cooperación con la Gobernación de Norte de Santander, para que a través del contrato de concesión se pueda ejecutar la pavimentación de las vías adyacentes al Municipio de El Tarra.
- Del **Proyecto de la Perimetral Oriental de Bogotá**, entraron en operación y mantenimiento 3,30 km de Mejoramiento y 7,88 km de rehabilitación entre Salitre y Guasca; y la rehabilitación de 27,2 km en la Intersección hacia Guatavita – Sesquilé. Además, a finales de abril de 2019 el concesionario puso a disposición la entrega de las Unidades Funcionales 2 y 3, que comprenden 24 km de mejoramiento entre Sopó y La Calera y 10 km de mejoramiento entre La Calera – Patios y 22,70 km de Rehabilitación en los límites Bogotá – Chochí. La inversión total de estas obras fue de \$ 343.750 millones.



- Se iniciaron obras de mitigación en el **corredor Bogotá – Villeta**, en el sector comprendido entre el k60+050 al k60+760 que permitirán restablecer la movilidad en la calzada norte donde actualmente, se encuentra restringida. La inversión es de \$15.968 millones.
- Entrega de las obras asociadas a la **unidad funcional 1 del proyecto Antioquia – Bolívar, Caucasia - Planeta Rica** y las de la **unidad funcional 3 -Variante Planeta Rica – San Carlos Variante Cereté**, con las siguientes intervenciones: 58,65 Km entre Caucasia y Planeta

Rica, construcción de 12,5 km de calzada sencilla y 19,5Km de mejoramiento de la vía existente. Incluye dos intersecciones a nivel para el ingreso norte y sur de San Carlos, así como intersección a desnivel doble calzada Ciénaga de Oro – Cereté. La inversión total de estas obras fue de \$ 212.584 millones.

- En el **proyecto Córdoba** se puso en servicio el sector de Sierra Flor, con lo que se habilita un total de 18 km de segunda calzada construida entre Sincelejo y Tolviejo. Con esto se mejora la comunicación entre Sincelejo y los centros

vacacionales de Tolú y Coveñas, con lo que se impulsa la actividad económica del sector. La obra de segunda calzada contempló la construcción de 5 puentes, bermas laterales externas e internas y un separador central. La inversión total de estas obras fue de \$ 84.317 millones.

- En el **proyecto Vías del Nus** se realizaron las obras de rehabilitación de la vía entre en Cisneros – San José del Nus en Antioquia. La inversión fue de \$29.644 millones.
- En el **proyecto Ruta Caribe** se terminó la construcción de la Intersección Abocol que permite dar continuidad al flujo vehicular que se dirige hacia la zona industrial de Mamonal y los puertos de Cartagena. La inversión fue de \$4.271 millones.
- En el **proyecto Cartagena – Barranquilla** se terminó la construcción de 33,77 Kilómetros de doble calzada entre Malambo Vía al Mar y entre Villa Campes tre y Las Flores, tramos correspondientes a la circunvalar de la prosperidad, que incluyen 37,77 km de doble calzada nueva, 2 intersecciones con paso peatonal en Malambo y otra en Caracolí, 7 puentes vehiculares, 4 estaciones de pesaje, cada una con báscula estática y dinámica y dos áreas de servicio. La inversión fue de \$550.200 Millones.

- En el **proyecto de la Transversal de las Américas** se construyeron 30,79 kilómetros de calzada nueva y obras de infraestructura tales como el puente Santo Domingo en el sector de San pablo – Simití, y cuatro variantes que comprenden una longitud total de 52,56 kilómetros en el corredor vial que conduce de Turbo a Chigorodó, en la región de Urabá. La inversión total de estas obras fue de \$234.713 millones.
- En el **proyecto Popayán - Santander de Quilichao** se logró la presentación de una propuesta para la sesión del contrato, que permitirá la reactivación y ejecución de este proyecto vital para el sur del país.
- En el **proyecto del tercer Carril Bogotá – Girardot** se terminaron las intervenciones en el sector “El Muña - Soacha” que incluyeron la construcción de una intersección a desnivel en el cruce a Sibaté, la construcción de aproximadamente 2 km de tercer carril en ambos sentidos de la vía, rehabilitación de aproximadamente 11 km de vía en ambos sentidos de la vía, construcción de los puentes peatonales Icollantas y Cementerio, construcción de 1.5 km de ciclorruta y 900 metros de andenes. Las obras tuvieron una **inversión estimada de \$108.000 millones**, de los cuales \$8.700 millones corresponden a la inversión en el intercambiador de Sibaté.
- Se reactivaron los desembolsos en el **proyecto Transversal del Sisga**. Se han realizado ocho desembolsos por un total de \$210.817 millones y se adelanta un Acuerdo Conciliatorio con el Concesionario para continuar con el desarrollo del proyecto, el cual será sometido ante el Tribunal de Arbitramento y el Ministerio Público. Se ejecutó la rehabilitación de 27 Km entre Sisga – Guateque y se adelantó la rehabilitación en 2 Km entre Santa María - San Luis de Gaceno - Aguacalara. A la fecha se tiene un total de 48 Km rehabilitados.
- Para la reactivación del proyecto Mula-ló – Loboguerrero en el Valle del Cauca se logró la obtención por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible –MADS y de la Corporación Autónoma Regional del Valle-CVC, la Autorización de sustracción de Reserva Forestal del Pacífico y del Distrito de Conservación de Suelos Cañón de Río Grande, lo que permitirá dar continuidad al proceso de gestión Ambiental que adelanta el Concesionario para obtener la Licencia Ambiental del proyecto.



- En el **Proyecto Autopista Conexión Pacífico 2** se realizó la entrega del corredor La Pintada – Puente Iglesias, la cual está conformada por 14 Km de doble calzada desde y 3 Km de calzada sencilla de la variante al municipio de La Pintada con una inversión de \$ 309.850 millones en total. De igual forma, se logró el cale del Túnel “Iván Duque Escobar”, el cual está conformado por dos tubos de una longitud de 2,5 Km, que requiere una inversión total de \$382.860 millones.
- En el proyecto **Santa Marta – Riohacha – Paraguachón** se culminaron las obras de mantenimiento en el sector Maicao – Carraipía – Paradero, en una longitud de 34,7 kilómetros de vía. Las obras tuvieron una inversión estimada de \$20.000 millones, lo que incluyó el parcheo de puntos críticos, fresado, excavación y extensión de la carpeta asfáltica.
- Desde la ANI se trabaja en un otrosí para reactivar el **proyecto de la Ruta del Sol, sector 3**, que contiene una serie de acuerdos con Yuma concesionaria S.A., trabajados en conjunto con la interventoría y que han tenido el acompañamiento de las veedurías ciudadanas de los departamentos del Cesar y Magdalena, quienes a su vez son apoyadas por Contraloría General de la República, a través de su Delegada para la Participación Ciudadana. El documento



que se firmará contempla puntos claves, entre los que sobresalen el plan de pagos a los proveedores y la reactivación de las obras. El concesionario deberá obtener un crédito internacional por \$400 mil millones y la ANI dará 56 meses de plazo adicional para la terminación de las intervenciones, sin ampliar el tiempo de la concesión.

- Se suscribió un otrosí con el concesionario de las **Autopista del Café** para la ejecución de nuevas obras con el excedente de peajes, entre ellas se destacan el puente peatonal El Rosario en

Caldas, una intersección a desnivel en Dosquebradas, el par vial Campo Alegre en Risaralda y Caldas, y la intersección El Jazmín, y se inicia la segunda calzada de la vía Tarapacá – Chinchiná con la construcción de 1 km de vía aproximadamente. El concesionario, **Autopistas del Café**, entregará además los estudios y diseños de las intersecciones a Filandia, a La Tebaida y al Caimo en el Quindío, y los puentes peatonales en Playa Rica y Guacarí en Risaralda, así como la estabilización de talud en la vía La Paila – Calarcá y en la vía Club Campestre en Caldas.

Programa Colombia Rural

Este cuatrienio se lanzó una gran apuesta por las vías terciarias del país. En cumplimiento de este propósito se estructuró el programa Colombia Rural, a cargo de Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), a través del cual se impulsa la reactivación de las economías locales, al facilitar la comercialización de productos agrícolas y ganaderos, la promoción de destinos turísticos y el acceso a bienes y servicios.

El Programa estima el mejoramiento de los corredores estratégicos, al servicio de los 1.101 municipios del país, priorizando corredores viales que incrementen la productividad del campo y conecten poblaciones con servicios sociales y públicos,

en las regiones, mediante actividades de mantenimiento y mejoramiento, las cuales se desarrollarán bajo diferentes esquemas de financiación y ejecución.

INVERSIÓN

En su primera fase los recursos destinados a la intervención de la red vial rural del país por el programa Colombia Rural ascienden a **%500.000 millones** para generar desarrollo y competitividad en las regiones



La ejecución de las actividades se proyecta de manera articulada y coordinada con Batallones de Ingenieros Militares, Entes Territoriales, gremios y sector privado, así como con una activa participación de asociaciones comunitarias, con las cuales se tendrán mejoras sustanciales en los corredores productivos, turísticos y agrícolas más apartados del país.

Para ello el INVÍAS en coordinación con el Ministerio de Transporte desarrollaron un aplicativo que permitió a los Entes Territoriales postularse, 100% de manera virtual, a través de su página web, donde se dispuso los términos y condiciones del proceso de convocatoria para la priorización de los corredores productivo.

Este aplicativo fue escogido entre 100 aplicativos, como uno de los 10 mejores desarrollos de transformación digital, en evento organizado por el Departamento Administrativo de la Función Pública – DAFP, realizado el pasado 27 de junio que contó con la presencia del Presidente de la República y varios ministros y personalidades del Gobierno Nacional.

En tal sentido, el pasado 31 de mayo finalizaron las postulaciones en las cuales las entidades territoriales del país presentaron sus corredores productivos de mayor importancia.

Esta primera convocatoria del Programa Colombia Rural, es un éxito para el sector ya que se inscribieron 1.018 municipios y 24 Gobernaciones, logrando así un 92% de participación por parte de las alcaldías municipales y un 75% por parte de las gobernaciones departamentales.

A través de la ejecución de las obras se brindarán alternativas estables de ingreso al empleo y valorización patrimonial de los predios de las familias campesinas y, además se fortalecerá la acción comunal y las organizaciones campesinas.

Retos

- De apropiarse los recursos programados para cada vigencia del cuatrienio la meta a agosto 2022 de vía terciaria mejorada sería de 15.000 km y mantenida de 87.000 km aprox.

Gestión relevante

- De otra parte, resulta relevante hacer mención al trámite cooperación con Banco Mundial para vías terciarias, en este sentido el Ministerio de Transporte ha liderado junto con el INVÍAS y el DNP, una cooperación para la asignación de US\$ 500.000 para proyectos asociados a vías terciarias así:

- Culminación línea base como insumo para inventario vías terciarias
- Piloto PNVIR
- Tramo de prueba con asfaltos en Guaviare
- Terminación y recibo a satisfacción de 12 estudios y diseños de vías priorizadas por comunidades indígenas, ampliando así la posibilidad de acceso a recursos y mejoramiento de la calidad de vida.
- Con el apoyo de USAID, el Ministerio de transporte adelanta la consultoría para la actualización de la metodología para la elaboración de Planes Viales Regionales (con una visión ya de Región), con énfasis en la Amazonia Colombiana.
- Con el apoyo de Visión Amazónica y el

Ministerio de Ambiente, se adelanta la consultoría para la inclusión de los componentes ambientales en la metodología para la elaboración de los Planes Viales Regionales.

- De otra parte, para promover el desarrollo regional, desde el INVÍAS se adelantan actividades de gestión y supervisión para lo siguiente proyectos/ programas, entre otros:
 - Contrato Bicentenario,
 - Proyectos OCAD – PAZ,
 - Convenio Federación de Cafeteros,
 - Proyectos Obras por Impuestos,
 - Proyectos financiados con recursos de la enajenación de Isagen y,
 - Convenio INVÍAS – Agencia de Renovación del Territorio.



- Igualmente desde el INVÍAS, se realizó la estructuración técnica de nuevos proyectos y con ello se logró la asignación de recursos por valor de \$622.000 millones, que comprenden proyectos en municipios ZOMAC a través del esquema de Obras por Impuestos y del Acuerdo 11 de OCAD.
- Peajes Electrónicos. El Ministerio de transporte avanza en la firma de un convenio con la CAF, a efectos de contar con el apoyo para una consultoría que permita estudiar las condiciones económicas y jurídicas, los mecanismos y comisiones establecidas para la compensación entre actores, dado que a la fecha, no ha sido posible llegar a un acuerdo.
- El Ministerio de Transporte mejora significativamente su gestión de revisión de proyectos de infraestructura a ser financiados por el Sistema General de Regalías. El año 2018 se cerró con 213 pronunciamientos pendientes, en lo corrido del 2019 se han emitido 936 pronunciamientos, teniendo a la fecha 50 pronunciamientos pendientes de emisión. De los pronunciamientos emitidos en esta anualidad 275 han sido favorables, sumando un valor de 1,91 billones.



Desarrollo de la estrategia para concluir proyectos iniciados y desfinanciados.

La terminación de las obras estratégicas para la conectividad vial del país ha sido uno de los principales objetivos del sector transporte como parte del Gobierno Nacional.

Considerando que la terminación de estas obras es prioritaria, desde agosto de 2018 con el liderazgo del Ministerio de Transporte se garantizaron al INVÍAS recursos por \$870.000 millones- distribuidos en las vigencias 2019 y 2020 -para la terminación por obra pública de los proyectos estratégicos Cruce de la Cordillera Central (doble calzada Cajamarca- Calarcá), Construcción del nuevo Puente Pu-

marejo, el nuevo corredor binacional La Espriella- río Mataje, el nuevo Puente de Honda y la segunda calzada entre Armenia y el Aeropuerto.

Estos proyectos avanzan según el cronograma y una vez concluidos pondrán en servicio más de 60 km nuevos de vía con obras de dobles calzadas, puentes de gran magnitud y túneles que mejorarán la conectividad y competitividad.

Para tal fin se implementó una Gerencia de Proyectos Estratégicos al interior del INVÍAS para el control, seguimiento exclusivo y especializado a la ejecución contractual, iniciativa a través de la cual se lograron importantes avances en los proyectos: cruce de la cordillera central, Ruta del Sol II y el nuevo puente Pumarejo.

Proyecto Cruce de la Cordillera Central

La construcción de dicho proyecto comprende el Túnel Principal de la Línea, el Túnel de Rescate (Piloto), 23 túneles cortos, 31 viaductos y 3 intercambiadores viales a lo largo de 30 kilómetros de doble calzada entre los municipios de Cajamarca en el departamento del Tolima y el municipio de Calarcá en el departamento del Quindío.

Al inicio del cuatrienio en curso, ni las obras en el túnel principal ni las de las calzadas de Tolima y Quindío tenían recursos asegurados para su terminación y los trabajos en el túnel principal presentaban un avance del 56%.

INVERSIÓN

Se logró garantizar recursos por **\$620.000 millones** para la terminación del proyecto **Cruce de la Cordillera Central**, el cual se espera dar al servicio a finales de 2020.
regiones

Luego de garantizar la financiación, en el túnel principal de 8,65 km, se estabilizaron las fallas geológicas, se inició el tratamiento de las más críticas y se avanzó sustancialmente en el revestimiento de las paredes y la pavimentación de la vía.

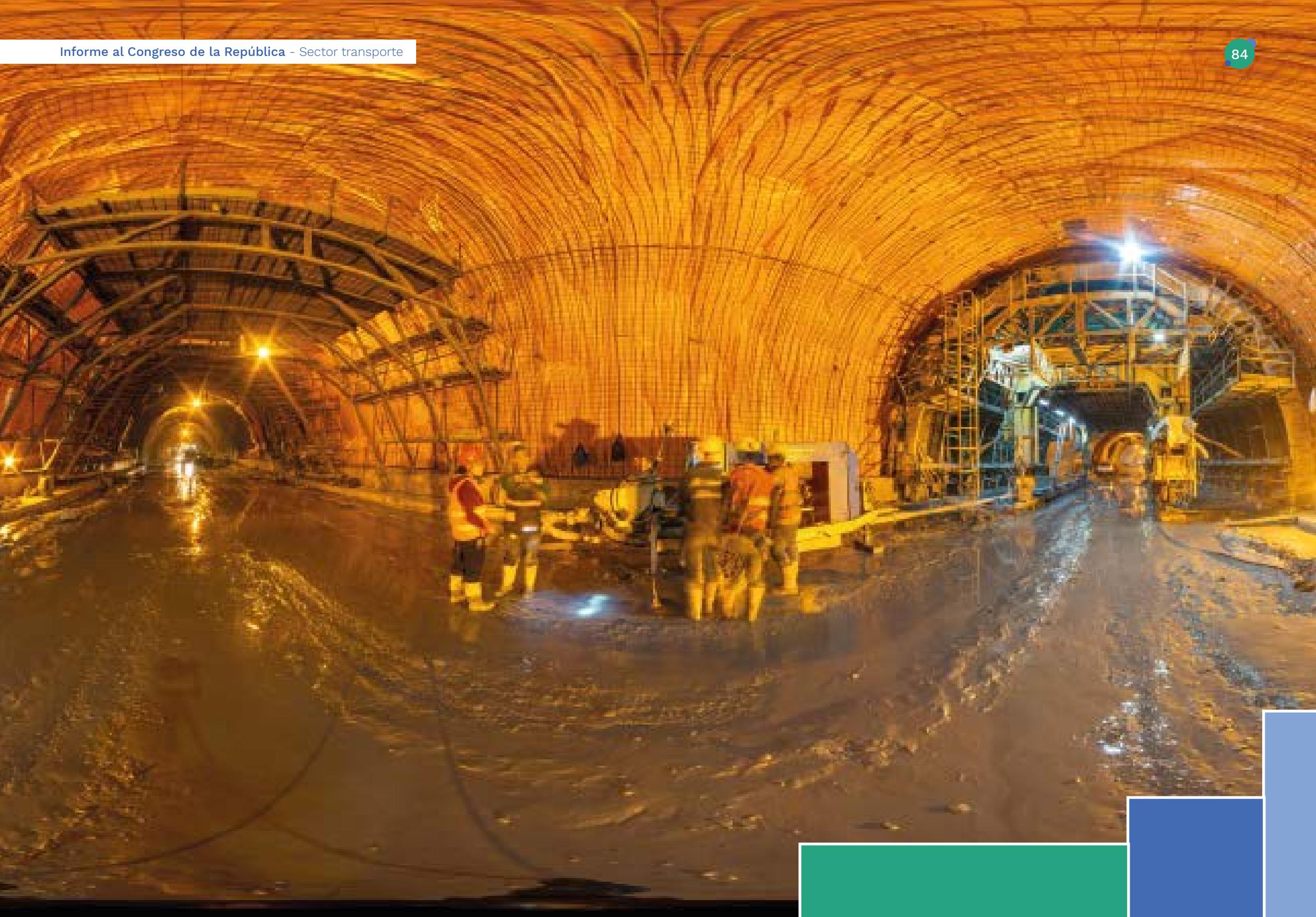
Así mismo, se suscribieron los contratos para reparar, repotenciar, reconstruir y/o terminar las obras complementarias que permitirán habilitar en su totalidad la segunda calzada entre Cajamarca y Calarcá. En este proceso se realizaron más de 32

socializaciones que incluyeron audiencias técnicas, ambientales, sociales y de riesgos, promoviendo la legalidad, la participación, transparencia y pluralidad de oferentes.

El avance de obra del túnel principal es del 94%, resultado de la implementación de más de 15 frentes de trabajo con los que se estimula el empleo y se mejoran las condiciones de vida de los residentes en el área de influencia de las obras.

El Cruce de la Cordillera Central, constituye el eje de comercio exterior más importante de Colombia. **Conecta el interior del país con su principal puerto sobre el Pacífico, Buenaventura.** Por este corredor transita el **70% de las mercancías**, con mejores costos logísticos de eficiencia en **beneficio de la productividad y la economía nacional.**

Su reactivación generará **ahorro en más de 15 km de recorrido, mayor velocidad de operación** y se espera una **disminución de la accidentalidad en un 75%**



Ruta del Sol II

Cumpliendo con los cronogramas previstos, se llevó a cabo la adjudicación de los procesos licitatorios de la Ruta del Sol II que se encontraban en curso, manteniendo así los estándares de transparencia.

Una vez suscritos los contratos -octubre 2018- ante el mal estado encontrado en el corredor, se implementó un plan de choque para recuperar la transitabilidad prioritaria, logrando en 45 días la atención de 528 kilómetros sobre la Ruta.

Para mantener las condiciones de seguridad en la operación del corredor, se garantizó el

La continuación de la Ruta del Sol II tiene impacto directo en la reducción de los costos de operación vehicular, y **mejora las condiciones de seguridad vial del corredor.**

servicio de ambulancias medicalizadas con las cuales se atienden los 5 tramos.

En el año 2019 se ejecutan obras por \$340.000 millones, a lo largo de los 600 kilómetros. En el primer semestre de 2020 se invertirán otros \$40.000 millones, con los cuales se espera la terminación de la obra, que habilitará 50 kilómetros de los 250 km recibidos por Instituto, luego de la reversión de este proyecto a manos de la Nación.

Se proyecta que en el año 2020, se llevará a cabo el proceso de licitación para concluir el proyecto.

Proyecto Nuevo Puente Pumarejo

El proyecto corresponde a un Puente tipo atirantado en el tramo central, con una longitud total de 3,2 kilómetros, al inicio de cuatrienio tenía un avance del 65%, con atrasos en el cronograma, condiciones técnicas por viabilizar y estaba desfinanciado dejando en riesgo lo invertido hasta ese momento. A la fecha el avance es de 86%.

INVERSIÓN

Se garantizaron los más de **\$130.000 millones** que se requerían para la terminación del **proyecto Puente Pumarejo**

El proyecto al inicio de cuatrienio tenía un avance del 65%, con atrasos en el cronograma, condiciones técnicas por viabilizar y estaba desfinanciado dejando en riesgo lo invertido hasta ese momento. A la fecha el avance es de 86%.



La obra “Puente Pumarejo” representa el ícono de la modernidad para el Caribe colombiano, con el que se mejora la conectividad y se dinamiza el comercio que ingresa a través de los departamentos de Magdalena y Atlántico, hacia el interior del país

El nuevo Puente Honda mejorará la movilidad del tráfico pesado y de pasajeros, evitando las demoras en el recorrido que hoy deben hacer los transportadores al atravesar el casco urbano del municipio. Su construcción facilita la conexión de las Troncales de Occidente y del Caribe con el centro del país, permitiendo la comercialización de productos y generando incentivos para el sector turístico

INVERSIÓN

La inversión total para el **Nuevo Puente Honda** asciende a **\$95.000 millones.**

→ Otros proyecto importantes para el desarrollo de la red vial primaria

Nuevo Puente Honda

Para mejorar la conectividad del centro del país y apoyando el desarrollo de municipios y departamentos de esta zona, se logró garantizar \$5.000 millones faltantes para el desarrollo de esta obra y estableció un grupo especial de control, para concluir los trabajos ya iniciados.

Con la consecución de los nuevos recursos se espera que la obra entre en operación en el segundo semestre del año en curso.

El nuevo puente sobre el río Magdalena tiene un diseño atirantado, una longitud de 407 metros y reemplaza al puente Luis Ignacio Andrade. Está localizado en la carretera que comunica a Bogotá con la ciudad de Medellín, entre el corregimiento de Puerto Boyacá (Cundinamarca) y el municipio de Honda (Tolima).

Proyecto binacional Espriella- río Mataje

Para facilitar la comunicación binacional y consolidar una red de transporte articulada que promueva la inversión entre Colombia y Ecuador, sobre el Pacífico, el INVÍAS garantizó recursos por \$45.000 millones para el año 2019 con los cuales se terminarán los primeros trabajos de proyecto La Espriella-río Mataje.

Así mismo, con vigencias futuras de 2020, por \$45.000 millones, espera finalizar a nivel de pavimento la obra en su totalidad.

Cabe anotar, que este proyecto que tiene una longitud total de 9,3 kilómetros, se encontraba desfinanciado para concluir obras, como las del puente sobre el río Mira, de 648 metros.

El proyecto binacional Espriella – río Mataje genera conectividad y competitividad en el sur de Colombia, especialmente en las poblaciones de Pasto y Tumaco en Colombia; y Tulcán y los puertos de Esmeraldas y San Lorenzo en Ecuador

Segunda calzada Armenia – aeropuerto

Generando una mejor conectividad y seguridad vial para el Eje Cafetero, desde el INVÍAS se garantizaron \$5.000 millones en la vigencia 2018, para la construcción de segunda calzada de 8,43 kilómetros de la vía Armenia-Aeropuerto, entre las glorietas Club Campestre y Malibú.

Con los recursos obtenidos a los que se sumaron \$25.000 millones más en la vigencia 2019, se asegura ampliación del corredor en su totalidad, la cual se proyecta finalice en 2019.

INVERSIÓN

La inversión total para la Segunda calzada Armenia – aeropuerto es de **\$97.177 millones.**

Vía de acceso al puerto de Barranquilla – Carrera 38

En la capital del Atlántico, se logró la puesta al servicio de tramo El Rubí. En este sector, las obras incluyeron la estabilización de la zona afectada por los deslizamientos de la ladera occidental, entre las calles 82 y 83ª, donde fueron instalados 1.000 pilotes de concreto, de 80 centímetros de diámetro, a 20 metros de profundidad. Esta obra presenta un avance del 94% aproximadamente.

La ejecución de estas obras que favorecen a cerca de 145.000 habitantes, mejora la movilidad de los ciudadanos en el sector y duplica la capacidad vial, facilitando la comunicación y la conectividad dentro de las áreas de influencia de ingreso y salida de la ciudad, lo cual dinamiza la competitividad del distrito especial, industrial y portuario y promueve la eficiencia operativa del puerto de Barranquilla.

Circunvalar Galeras

En el departamento de Nariño, garantizando una comunicación alternativa entre las cabeceras municipales del área de influencia del volcán Galeras, desde el INVÍAS se adelanta el proyecto Circunvalar Galeras con el cual conecta a las poblaciones de Cebadal – Yacuanquer – Consacá – Sandoná y Pasto.

Con un riguroso control y gestión, se resolvieron los pendientes técnicos y se terminaron las obras en el mes abril de 2019.

Adicionalmente, se atiende el sitio crítico denominado “La Cernidera”, donde se ejecutan trabajos en el marco de la sostenibilidad ambiental, con el cual se protegen los afloramientos de agua del talud superior.

Esta vía impulsa el crecimiento económico, puesto que facilita la conectividad y movilidad de la población para satisfacer necesidades de producción y comercialización de bienes y servicios mejorando las condiciones de vida de los habitantes de la zona.

Terminación de puentes que mejoran la conectividad de Mocoa

Para mejorar la red vial regional, finalizando el mes de agosto de 2018 se terminó la construcción del puente Mulato, de 238 metros de longitud, y aceleró los trabajos del puente Sangoyaco de 27 metros, con inversiones que suman \$6.740 millones. Con las obras se mejora la conectividad de la capital del departamento de Putumayo.

Programa de Mantenimiento y Administración Vial

Este programa corresponde a una nueva forma de administración de las carreteras a través de su implementación con contratos por obra pública mediante el cual con fundamento en la Gestión del corredor vial, se realizará el mantenimiento rutinario, mantenimiento periódico, señalización y seguridad vial, servicios al usuario, prevención y atención de emergencias, sostenibilidad y otras obras sobre la infraestructura en los tramos prioritarios.

Para este programa, en la presente vigencia se invierten más de \$500.000 millones

en siete (7) ejes viales estratégicos para la conectividad y competitividad.

INVERSIÓN

Para el programa de mantenimiento y administración vial, en la presente vigencia se invierten más de **\$500.000 millones** en siete (7) ejes viales estratégicos para la **conectividad y competitividad.**



Vía al Llano

La vía Bogotá – Villavicencio es una de las más importantes del país por ser la principal entrada a los Llanos Orientales; por ende, tiene una importancia estratégica para la integración de los departamentos del oriente con el centro del país y para el desarrollo de dicha región. El principal problema de esta vía es su vulnerabilidad a los cierres causados comúnmente por obstrucciones resultantes de continuos deslizamientos de las laderas de corredor vial, el último de ellos con impacto permanente en el cierre de la vía son los deslizamientos ocurridos en el kilómetro 58.

Esta situación requirió por parte del sector, del diseño e implementación de una serie de medidas para afrontar la situación, tales como:

- Ejecución de obras primarias y definitivas en el punto crítico del kilómetro 58 Vía al Llano.
- En la vía alteran “Sogamoso – Aguazul” se realizó un diagnóstico técnico para mejorar transitabilidad del corredor con el tráfico actual, definiendo una intervención de este corredor denominado Transversal Cusiana, con una inversión de \$50.000, actualmente en ejecución.
- Reducción en un 50% de las tarifas de once (11) peajes ubicados en vías al-

ternativas, medida que aplica tanto para el transporte público de pasajeros como para el transporte de carga. Estas tarifas diferenciales se establecieron de manera temporal a través de las Resoluciones 2700 y 2743 de 2019 y mediante Circular Externa 027 de 2019 se estableció el procedimiento para la aplicación de dichas resoluciones. En desarrollo de esta medida durante el mes de julio se proyecta entregar en la Terminal de Transportes de Bogotá aproximadamente 38.000 tiquetes en 5.400 tiqueteras y en la Terminal de Transportes de Villavicencio 26.700 tiquetes en 3.900 tiqueteras.

- Exención de tasa aeroportuaria para los servicios aéreos en las rutas Bogotá – Villavicencio, Villavicencio – Bogotá.
- Aumento en el número de vuelos y frecuencias (Circular Externa 33 de 2019, Aerocivil), con el objetivo de pasar de 2 a más de 10 vuelos diarios y en los fines de semana hasta 25 frecuencias diarias.
- Ampliación de los horarios de operación del aeropuerto Vanguardia de Villavicencio.
- Habilitar la base de Apiay para recibir aeronaves comerciales de carga y pasajeros.
- Seguimiento diario a los inventarios de

los distribuidores mayoristas de combustible en las zonas afectadas con el objeto de garantizar el abastecimiento. No habrá incremento al combustible en las poblaciones afectadas.

- En conjunto con las entidades territoriales de la zona de influencia, desde la Superintendencia de Transporte se adelantaron recorridos de reconocimiento e inspecciones específicas durante el mes de junio a las vías alternas.
- Plan de movilidad para las vías alternas: Transversal del Sisga Y vía Sogamoso (Transversal del Cusiana).
- Habilitación para la operación por rutas alternas de los operadores de transporte de pasajeros por carretera.
- Presencia constante en las terminales de transporte terrestre para garantizar que los usuarios del servicio estén recibiendo información clara, veraz y oportuna sobre vías alternas, costos y tiempos de viaje.
- Seguimiento permanente a los pasajeros y despachos desde los terminales terrestres Bogotá y Villavicencio; así como de los vuelos.

A continuación se detallan las inversiones que se han realizado y las que se realizarán en puntos críticos:



◇ Inversiones realizadas

Descripción	Actividades realizadas/ por realizar	Valor (millones)
Obras en 59 puntos críticos Tramos 2 y 3 (Del Km 0 al Km 34)	Se abrieron 59 frentes de trabajo para atender los puntos críticos del Km 0 al Km 34, actualmente se encuentran en ejecución y se estima sean finalizados en julio.	\$60.000
Obras e Interventoría Puente Caridad	El INVÍAS está realizando obras de estabilización del puente caridad con anclajes, se estima se finalicen obra a finales del mes de noviembre.	\$15.974
Atención de obras e interventoría de emergencia entre el Pr86+400 al Pr86+700 de la carretera Pipiral - Villavicencio	En sector de servita, el INVÍAS se están realizando obras de mitigación. Se estima se finalice a finales del mes de septiembre.	\$3.617
Km64 y Km 46 - Obras de mitigación	<p>Agencia Nacional de Infraestructura – ANI – y el concesionario Coviandes SAS suscribieron un acta de acuerdo con el fin de ejecutar obras primarias para la atención de los puntos críticos ubicados en el kilómetro 46+700 y 64+200.</p> <p>En el Km 46+700 se realizó un trabajo consistente en la protección del talud con concreto lanzado, la recuperación de la estructura del pavimento y en la reconstrucción del muro de contención – entre otras actividades. Estas obras fueron finalizadas antes de semana santa, de tal manera que se logró asegurar la transitabilidad en este punto crítico desde ese entonces y se pusieron nuevamente en funcionamiento alrededor de 10Km de la calzada.</p> <p>En el kilómetro 64+200 para mitigar el riesgo de deslizamientos se están realizando obras de construcción de terrazas y manejo de aguas superficiales con canales en sacos de suelo cemento. Estas actividades actualmente presentan un avance aproximado equivalente al 65% y se estima que serán culminadas a finales del mes de julio de este año.</p>	\$6.000
Km 64 y Km 46 - Obras de Definitivas	Se contratará la construcción de dos túneles falsos una vez finalicen las obras de mitigación.	\$30.000

Descripción	Actividades realizadas/ por realizar	Valor (millones)
Km 58 - Solución definitiva	Se vienen realizando obras para la estabilización de la ladera mediante la construcción de terrazas, para el manejo de aguas superficiales y el abatimiento mediante la construcción de pozos profundos. Adicionalmente con el fin de dar una solución definitiva a la transitabilidad de la vía se proyecta la construcción de un túnel falso de aproximadamente 300 m.	\$ 120.000
Sub-Total		\$235.591
Corredor Bogotá – Sogamoso – Aguazul – Villavicencio (Atención puntos críticos)	Anunciados en la última semana para la atención de la vía alterna y en especial para repotenciar los puentes de esta vía.	\$50.000
Total		\$ 285.591

Fuente: Viceministerio de Infraestructura

4. Innovación financiera y movilización de nuevas fuentes de pago.



↗ Situación encontrada¹³

En una situación fiscal y de recursos públicos comprometidos en proyectos en ejecución, facilitar el uso de fuentes alternativas de pago es uno de los principales retos sectoriales, dadas las cuantiosas inversiones requeridas para mejorar la prestación de servicios de transporte, cerrar la brecha en infraestructura y aumentar la calidad en la prestación de servicios.

De acuerdo con el DNP, las necesidades presupuestales de infraestructura en el país requerirían una inversión aproximada de \$ 342 billones, de los cuales el sector transporte abarca más del 60 %.

- ◇ Tabla. Necesidades de inversión en todos los sectores de infraestructura (Billones de pesos)

Sector	Valor de la inversión
Transporte	216,8
Acueducto	29,2
Alcantarillado	14,2
Aseo	3,3
Energía	6,1
Salud	47,4
Educación	3,8
Justicia	4,5
Edificaciones publicas	1,4
Agroindustria	15,3
Total	342

Fuente: elaborado por DNP, 2017

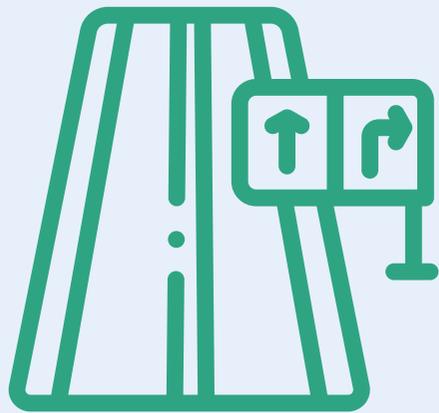
13. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 "Pacto por Colombia pacto por la equidad"

Para continuar avanzando en el cierre de la brecha en la calidad y acervo de la infraestructura en el país, se requieren inversiones principalmente en: i) la generación de carreteras nacionales, así como en accesos y pasos urbanos, ii) el fomento de transporte intermodal para permitir una mayor eficiencia en el movimiento de carga, iii) Vías para la estabilización y la integración regional iv) Transporte público colectivo y masivo de pasajeros de calidad.

La presión por mayores montos de inversión genera inflexibilidades de mediano plazo en los recursos provenientes del presupuesto general, y limita la posibilidad de utilizarse como la fuente de pago principal, como fue el caso del programa 4G, en el que, en promedio, más del 50 % del fondeo corresponde a vigencias futuras.

En consecuencia se hace necesario identificar y movilizar nuevas fuentes de pago que aporten recursos adicionales a las fuentes tradicionales (presupuesto público, peajes o tarifas) para viabilizar este tipo de proyectos. La ausencia de dichas fuentes de pago que apalanquen los proyectos dificulta cerrar la brecha actual y futura del sector transporte.





Objetivo 1: fuentes de pago alternativas

Este objetivo se centra en promover el desarrollo de fuentes de pago alternativas para fondear proyectos de transporte y, de esta manera, ayudar a viabilizar las diferentes iniciativas que requieren recursos adicionales para su implementación.

➤ Logros destacados

En el módulo II del Plan Maestro de Transporte Intermodal – PMTI, se identificó la necesidad de inversión para los proyectos priorizados en el marco de dicho plan frente a la disponibilidad de recursos, es así como se analizaron fuentes alternas que contribuirían a cerrar esta brecha.

Los instrumentos de cargos a la propiedad y nuevas fuentes de fondeo sobre los cuales se está trabajando son:

- Contribución Nacional de Valorización - CNV: esta se aplicará a la infraestructura de transporte, de acuerdo a lo estipulado en la parte XII de la reforma tributaria (Ley 1819 de 2016). Como ya se men-

cionó en otra sección actualmente se trabaja en la estructuración de un proyecto piloto de cobro de Contribución, aplicable a un proyecto de infraestructura de transporte previamente seleccionado por las entidades del sector. Se cuenta con un proyecto de documento CONPES de política para la aplicación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), el cual está siendo revisado por la secretaría técnica de dicho organismo.

- Valor Residual de Concesiones¹⁴: (modelo aplicado originalmente en Chile), son aquellos recursos derivados de los derechos económicos que el estado tiene en una determinada obra de carácter pública, ya sea concesionada o ejecutada por el estado mismo, susceptible de ser monetizados y utilizados para el financiamiento de nueva infraestructura.

Esta posible fuente de pago fue estudiada desde el punto de vista legal para el contexto colombiano, encontrándose viabilidad jurídica con algunos ajustes para su posible aplicación.

14. Cartilla PMTI II

Por otra parte desde el INVÍAS se implementó la estrategia “Gerencia Nuevas Fuentes de Financiación” la cual lidera un proceso ordenado y riguroso de diversificación de fuentes de pago alternativas, las cuales se proyectan principalmente del cobro por derechos por uso de la infraestructura de los distintos modos de transporte, cargos a los propietarios de suelo/predios, la gestión de activos del Estado, mecanismos de ingresos mediante publicidad en la infraestructura o anexidades existentes, y concurrencia de fuentes de las Entidades Territoriales y privados.

→ Financiación de los sistemas integrados de transporte público

A partir de la operación observada en los sistemas de transporte público de pasajeros en los últimos años, era inminente la necesidad de generar fuentes de pago alternativa a la tarifa al usuario para la sostenibilidad en la implementación y operación plena de los sistemas integrados de transporte público.

Así se logró desarrollar esta política a partir del artículos tales como el 97, 99 y 100

de la Ley 1955 de 2019 – Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022.

Este nuevo marco normativo hace posible que se den alternativas para que los territorios donde se está operando SITM, o los que están en proceso de implementación de SETP, en el marco de su autonomía territorial cuenten con ingresos con destinación específica para financiar la implementación u operación de los sistemas de transporte, fondar los fondos de estabilización tarifaria, para cubrir diferencias entre tarifa al usuario vs tarifa técnica, ver detalle en cuadro:

◇ Diferencia entre Tarifa al Usuario Vs Tarifa Técnica / Sistemas de Transporte Masivo (SITM)

Indicador	Unidad	TransMilenio	Transmetro	MIO	Metroplús+SITVA	Megabus	Metrolinea	Transcaribe
Tarifa Usuario	Pesos		\$2.100	\$2.000	\$1.030-\$3.540	\$2.000		\$2.300
Tarifa Técnica	Pesos	\$2.044	\$2.381	\$2.602	\$1.319-\$4.523	\$2.100	\$2.300	\$2.198

Fuente: Viceministerio de Transporte – Unidad de Movilidad Urbano Sostenible (UMUS)
Valores a diciembre 31 de 2018, reportada por Entes Gestores

Las nuevas fuentes de financiación que podrán ser implementadas por parte de los territorios (distritos, municipios) en el marco de sus competencias para definir impuestos, tasas o contribuciones y como mecanismos de gestión de la demanda, son:

Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía

Las autoridades territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos o estacionamientos. Serán sujetos activos los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio de estacionamiento.

Infraestructura nueva para minimizar la congestión

Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión.

Áreas con restricción vehicular

Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea

necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial.

Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje no mayor al 60% del recaudo por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado.

Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, defina los programas y proyectos que se pueden financiar y establezca los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

Factor a indexar a la tarifa de transporte público colectivo

Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario colectivo a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte

Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la Infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales.

El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

Caso multas de tránsito: hasta un 60% del recaudo por multas de tránsito

Modificar la destinación de los ingresos por multas de tránsito con el propósito de que se permita que no solo sean destinadas a los planes de manejo sino a la financiación de los sistemas de transporte público.

Es de aclarar que, de acuerdo con la dispuesto en el Código de Tránsito y Transporte, los ingresos por multas y comparendos corresponderá al respectivo Organismo de Tránsito donde se cometió la sanción de acuerdo con la respectiva jurisdicción.

➤ Beneficios

- Flexibilizar la destinación de la fuente de ingreso por multas y comparendos, hasta el 60%.
- Aumentar los ingresos propios de los Entes Territoriales para la sostenibilidad de la operación de los sistemas de transporte.
- Incentivar la gestión de recaudo por multas de tránsito.
- Mejorar la gestión de recaudo en carter por concepto de multas y comparendos de la respectiva jurisdicción.

➤ Marco de referencia

- Entre 2014-2018, en territorios con SITM – SETP los infractores adeudan \$1,8 Billones.
- Aumentar el recaudo en carter por concepto de multas y comparendos.
- Aumentar ingresos corrientes de los territorios para la sostenibilidad de la operación de los sistemas de transporte.

5. Principales logros Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022

A continuación una síntesis de las principales temáticas abordadas desde el Pacto VI – Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional, cuyo principal objetivo es convertir el transporte en un proceso integral, con el que se mejora la calidad de vida de las personas y se construyen las bases de una sociedad competitiva e incluyente; dichas temáticas darán la posibilidad de desarrollar el sector transporte que queremos:

Sistemas de Transporte Público

El Plan Nacional de Desarrollo concibe los sistemas de transporte público como una gran apuesta por la competitividad de las ciudades. Lo anterior tiene efectos positivos en la sostenibilidad medioambiental y la cohesión social, fundamentales para la prosperidad democrática y el desarrollo de las regiones.

Internación de vehículos con matrícula extranjera en zonas de frontera

Brinda la posibilidad a los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo - UEDF, propietarios o tenedores de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, cuyo modelo no supere el año 2016, que al 19 de agosto de 2015 hubieren ingresado y se encuentren circulando en la jurisdicción de los departamentos al que pertenecen las UEDF, de registrar dichos bienes ante los municipios de la UEDF o ante las autoridades locales que estos deleguen, con el fin de poder circular de manera legal dentro de la jurisdicción de ese departamento. Los modelos posteriores, deberán cumplir los requisitos previstos en el Decreto 2229 de 2017, modificado por el Decreto 2453 de 2018.



Zonas diferenciales para el transporte

Para garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito. Dichas zonas estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, y cuya vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, étnicas u otras propias del territorio impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente y aplicable.

Nuevo programa de modernización

Estrategia con la que se busca promover la modernización del parque automotor de carga, mediante la desintegración vehicular y la renovación del parque, a través de una serie de medidas eficaces y de fácil acceso para los propietarios de vehículos con peso bruto vehicular igual o superior a las 10,5 toneladas y cuyos modelos tengan una antigüedad igual o superior a 20 años.

Mecanismos diferenciales de costos especiales deducibles para el Cálculo del Ingreso Base de Cotización

Se establece que para efectos de la determinación del ingreso base de cotización de los trabajadores independientes por cuenta propia y para quienes celebren contratos diferentes de prestación de servicios personales que impliquen subcontratación y/o compra de insumos o expensas, la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales – UGPP deberá, atendiendo a los datos estadísticos de entidades oficiales, determinar un esquema de presunción de costos.

Eficiencia logística y la transparencia

Incluye el fortalecimiento de los Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT) y análisis y gobernanza de la información, teniendo en cuenta plataformas actuales e interoperabilidad.

Conectividad y competitividad

Incluye el fortalecimiento de las Alianzas Logísticas Regionales y la potencialización de la red fluvial y férrea.

Ministerio de Transporte

Dirección: Calle 24 # 60 - 50 Piso 9

Centro Comercial Gran Estación II (Bogotá, D.C - Colombia)

PBX: 3240800

Línea de servicio al ciudadano (+57 1) 3240800 op. 2

Línea gratuita nacional: 018000 112042

Línea de transparencia: 018000 110950